# Schweizerisches Bundesblatt.

XXI. Jahrgang. I. Nr. 14. 10. April 1869.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einrükungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden
Druk und Expedition der Stämpflischen Buchdrukerei (G. Hünerwadel) in Bern.

## Bericht

des

schweizerischen Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1868.

### Geschäftskreis des Postdepartements.

### I. Posten.

#### A. Einleitung.

Die Erfolge der Postverwaltung treten für das Berichtsjahr zunächst in den Veränderungen hervor, welche in den Verhältnissen zum Auslande erlangt worden sind, durch den Abschluß einer Reihe von Postverträgen mit den Staaten des norddeutschen Bundes, den drei süddeutschen Staaten, mit Oesterreich und Ungarn, mit Großbritannien und Irland und den Niederlanden. Hiezu kommt noch die Revision einiger spezieller Bestimmungen der Postverträge mit Italien und Belgien. Wir hätten gewünscht, diese Uebersicht mit Erwähnung einer Revision des bestehenden schweizerisch-französischen Postvertrages schließen zu können, die den erweiterten Verkehrsbedürfnissen und zugleich den beiderseitigen Interessen entsprochen hätte, jedoch vermögen wir in nächster Zeit eine bezügliche Verhandlung kaum vorauszusehen.

In Betreff dieser neuen Verträge wird man wohl zugeben können, daß dieselben die Ansprüche des Publikums, sowie des internationalen Postverkehres wesentlich berüksichtigen. Wirklich hat die Postverwaltung nicht nur eine erhebliche Ermäßigung der bisherigen Brief- und Druk-

schrifttaxen erlangt, sondern auch Erleichterungen für den Briefpostransit, vermittelst welcher nunmehr direkte Verbindungen mit den oben bezeichneten, weiter gelegenen Ländern möglich geworden sind. Seit längerer Zeit schon hatte die Postverwaltung hiefür eine günstige Gelegenheit gesucht; jedoch konnte man eine Verwirklichung erst von dem Momente an hoffen, als die deutschen Staaten vermittelst durchgreifender innerer Postreformen (Postvertrag vom November 1867) die Einheitstaxe einführten und unter Festsezung einer mäßigen Taxe eine gegenseitige Berechtigung auf geschlossene Transitsendungen anerkannten.

Wir werden weiter unten, im Abschnitte der Beziehungen zu andern Verwaltungen, die nähern Angaben über die Unterhandlung dieser Verträge liefern, so weit dieselben nicht bereits in den Berichten gegeben wurden, welche der Bundesrath bei Vorlage der Verträge zur Ratifikation den eidgenössischen Räthen eingereicht hat. Indessen gestatten wir uns, hier zu erwähnen, daß der Gewinn, welcher direkt aus diesen Verträgen durch ermäßigte Taxen für das schweizerische Publikum hervorgeht, auf 250,000 bis 300,000 Franken jährlich veranschlagt werden kann.

Eine Schattenseite der Jahresergebnisse dagegen liegt in der Thatsache der Fortdauer eines gestörten Gleichgewichtes zwischen Einnahmen und Ausgaben der Postverwaltung. Die statistischen Erhebungen verzeigen zwar fast in allen Zweigen des Betriebes eine nachhaltige Zunahme, wovon die nachfolgenden zwischen 1863 und 1868 vergleichenden Daten einen Begriff geben; jedoch sind während der gleichen Zeit in noch höherem Maße die Ausgaben gestiegen.

| | 1863. | 1868. |
|---|---|---|
| Zahl der Postreisenden . . . . . | 773,882 | 1,030,500 |
| Anzahl der zahlbaren Briefe . . . . | 27,793,392 | 38,911,135 |
| | Fr. | Fr. |
| Geldanweisungen im Gesammtbetrage (interne und ausländische) . . . . | 15,553,847 | 94,952,869 |
| Anzahl schweiz. und ausländischer Zeitungen | 23,463,470 | 30,017,975 |

Diese Angaben, die wir vervielfältigen könnten und die sich in den Abtheilungen der verschiedenen Geschäftszweige der Postverwaltung hienach in erweiterter Darstellung wiederfinden, weisen auf den hohen Werth hin, welchen man in der Schweiz auf gute Posteinrichtungen legt.

Es ist nun einleuchtend, daß solche Ergebnisse nicht erlangt werden konnten, ohne weitreichende, mit sehr beträchtlichen Mehrauslagen verbundene Erweiterungen der Postdiensteinrichtungen. In dieser Thatsache, sowie in der Herabsezung der Taxen, ist der Grund des allmäligen Zurükgehens des Reinertrages der lezten Jahre zu suchen, wonach der Postverwaltung unmöglich wurde, die den Kantonen ausgesezten Betreff-

nisse vollständig auszuzahlen. Nur auf dem Wege einer weitern Zunahme des internen und des internationalen Verkehrs, sowie wohlerwogener administrativer Anordnungen darf man hoffen, wieder dahin zu gelangen, daß der Postdienst, in seinen seit der Centralisation eingetretenen Erweiterungen und Verbesserungen durch einen entsprechenden Reinertrag die ihm auferlegten Verbindlichkeiten zu erfüllen vermöge. Für jezt würde die Postverwaltung den Ertrag der Posten in erheblichem Maße in anderer Weise zu steigern kaum im Stande sein, als mittelst Anwendung einer durchgreifenden Maßnahme, die darin bestände, überall diejenigen Postkurse aufzuheben, deren Ausgaben durch die Einnahmen nicht gedekt werden. Die Frage nun, ob die schweiz. Postverwaltung in dieser Weise vorgehen könne oder dürfe, müssen wir entschieden verneinen. Es ist allgemein anerkannt, daß die durch die Postorganisation dargebotenen Verkehrsgelegenheiten die innersten Interessen der Bevölkerung berühren; auch werden sie mit Beharrlichkeit und Eifer gesucht und als eine Wohlthat hingenommen. Man darf nicht verkennen, daß die Eisenbahnen nicht nur den Posten die produktivsten Linien entzogen und hiedurch für deren Ertragsfähigkeit wirklichen Nachtheil gebracht haben, sondern denselben für die von Eisenbahnen entblößten und entlegenen Gegenden das Opfer ergänzender und unrentabler Postdienste auferlegen. Die Postverwaltung vermag es nicht immer, den Begehren erweiterter Diensteinrichtungen sich entgegen zu stellen, sowie auch die Mitglieder der Bundesversammlung sich bezüglicher Anforderungen nicht immer entziehen können. In der amtlichen Berathung des Büdgets ist zwar der Widerstand auf der schiefen Ebene der Ausgaben und die vorsorgliche Berüksichtigung Ersparniß bezwekender Maßnahmen hinreichend gesichert; doch welches Mitglied der Bundesversammlung hätte sich nie in der Lage befunden, bei der Postverwaltung irgend welche Begehren seiner Kreise zu vertreten. Es liegt hierin nichts Auffälliges. Jeder kennt am besten die Bedürfnisse seiner Gegenden; Jeder nimmt an der Art der Bedienung irgend einer Postkursstreke ein näheres Interesse, oder hat etwelche Gehaltszulage für einen Briefträger oder Postkommis oder die Vermehrung der wöchentlichen, beziehungsweise täglichen Distributionen als nothwendig zu konstatiren; ist es doch immerhin das Wohl des Landes, welches hiebei ins Auge gefaßt wird. Es will uns daher scheinen, daß die Vermehrung der Besoldungsausgaben für den Postdienst, welche, wie es in der Schweiz der Fall ist, in dem öffentlichen Wohle seinen Grund hat, weniger ein Gegenstand des Tadels als vielmehr ein Motiv der Befriedigung sein könne. So beträchtliche Ausfälle, wie diejenigen der lezten Jahre, werden nicht andauernd sein; man wird in verläßlicher Weise auf eine weitere Zunahme des Postverkehrs zählen dürfen, als Folge administrativer Maßnahmen, welche bereits im Gange sind oder in naher Vorbereitung stehen. Wir haben die Ueberzeugung, daß die Rükschläge ferner nicht zunehmen und in der

Folge auf ein beruhigendes Maß zurükgehen werden, was wir angelegentlichst wünschen, und durch alle mit den Postverkehrseinrichtungen verträglichen Anstrengungen zu erreichen bestrebt sein werden.

Nach Darlegung dieser allgemeinen Gesichtspunkte wenden wir uns zur speziellen Prüfung der verschiedenen Geschäftszweige der Postverwaltung.

## B. Personelles.

In der Stufenfolge der Beamten und Bediensteten der Postverwaltung sind, wie wir in unserm lezten Jahresberichte angeführt haben, Abänderungen eingeführt worden, welche sich entsprechend erwiesen haben. Nicht nur eignet sich diese Neuerung dazu, vorzüglich die moralischen und intellektuellen Eigenschaften des Personellen zu fördern, sondern haben zugleich beigetragen, die finanzielle Last der Besoldungen auf ein richtiges Maß zu begrenzen. Wie alle Verordnungen, welche persönliche Beziehungen betreffen, haben auch diese Aenderungen, indem sie mit ältern Uebungen gebrochen, auf einen gewissen Widerstand stoßen müssen, jedoch hat die Erfahrung mehr und mehr deren rationelle Berechtigung an den Tag gelegt. Dieser Aenderung unmittelbar schließt sich eine andere Neuerung an, die wir ins Auge fassen und geeignet sein wird, dem Postdienst einen sehr werthvollen nachhaltigen Zuwachs neuer Kräfte zu verschaffen. Wir sprechen hier von der Einführung einer praktischen Prüfung, einer Probezeit für Volontäre oder Postaspiranten, worüber wir bereits im Telegraphendienste Erfahrungen gewonnen haben, die uns ermuthigen, auf ähnlichem Wege für die Postverwaltung vorzugehen. Dieselbe gedenkt, dieser Maßnahme dann auch noch die Erweiterung zu geben, daß in gewissem Grade, als Versuch, auch Personen weiblichen Geschlechtes der Zutritt als Postaspiranten eröffnet würde, theils in der Absicht, die bisher für Stellvertretung abwesender Beamten entstandenen Lüken leichter auszufüllen und theils, je nach den Ergebnissen, eine Einführung des weiblichen Geschlechtes in die postalische Berufsbahn einzuleiten. Ohne Zweifel ist der Versuch mit manchen Schwierigkeiten verbunden; indessen muß zugegeben werden, daß der allgemeine Stand der Schulbildung und der intellektuellen Befähigung den Personen des andern Geschlechtes einen Anspruch verleihen, in der bürgerlichen Gesellschaft eine verbesserte Erwerbsstellung zu erlangen, wozu bereits auch auf andern sozialen Gebieten Anfänge gemacht oder eingeleitet worden.

Die Gehalte und deren Normirung bilden eine stets offene Frage, die noch der Erledigung entgegen sieht. Einerseits geben die Erweiterungen des Postdienstes auf neue Zweige, vermehrte Distributionen und Speditionen, die Anforderungen größerer Bildung, verbunden

mit der fortschreitenden Erschwerung der Bedingungen des Lebensunterhaltes, den Beamten und Bediensteten Ansprüche auf Schritt haltende Erhöhung der Gehalte, andererseits ist es außerordentlich schwierig, in den verschiedenen Stellen und Gegenden eine richtig ausgleichende Gehaltsermittlung in rationeller Weise zu erzielen, da die bedingenden Faktoren sehr mannigfach sind und sich oft einer entsprechenden Abwägung entziehen. Auf einen weitern Anstand treffen wir in der steigenden Belastung des Ausgabenbüdgets, welches die Kantone in einer Weise zu begrenzen suchen, die ihnen den Empfang eines möglichst vollständigen Postertrages sichern würde. Ueber eine Eingabe der Postbeamten für Verbesserung ihrer Gehalte, vom 28. Oktober 1868, ist bereits die Berathung der eidg. Räthe ergangen und ein Postulat vom 23. Dez. 1868 veranlaßt worden, wonach der Bundesrath eingeladen ist, über diese Petition auf die nächste Sizung der Bundesversammlung Bericht und Anträge einzubringen. Der Bundesrath wird diesem Auftrage nachkommen, ohne für einmal noch eine Revision des Besoldungsgesezes zu empfehlen, die zwar nicht lange mehr wird verschoben werden können, da einige Gehaltsansäze offenbar einer baldigen Erweiterung bedürfen. Immerhin hält die Postverwaltung an der im lezten Jahresberichte über die Bestimmung der Gehalte der einzelnen Beamten dargelegten Ansichten fest und wird, um den Mißständen zu starken Schwankens und unbegründeter Ungleichheiten zu entgehen, in der Regel Abänderungen in den Gehalten nur in jährlichen, alle Kreise umfassenden Revisionen eintreten lassen, wobei die Bedürfnisse und Berechtigungen aller Kreise abgewogen werden und unter Einhaltung des Büdgets eine verhältnißmäßige Gleichförmigkeit der Kreise unter sich erreicht wird.

Nächst den Besoldungen haben wir auch in andern Beziehungen Verbesserungen in der Stellung der Postbeamten ins Auge gefaßt. Die wachsenden Erfordernisse des Postdienstes hatten allmälig die Entziehung eines wöchentlichen Ruhetages der Angestellten zur Folge. Wir haben hierauf im Allgemeinen den Kreispostdirektionen den Auftrag ertheilt, Anordnungen zu treffen, um jedem Postangestellten auf zwei Sonntagen je den einen als freien Tag und in der Woche des Sonntagsdienstes einen halben Ruhetag zu gewähren. Um die Durchführung dieser Vorschriften ohne Personalvermehrung zu ermöglichen und die in Urlaub sich befindenden Beamten durch die im Dienste verbleibenden ohne Schwierigkeit zu ersezen, ist die Anordnung ergangen, fortan alle Beamten, ohne Unterschied, sei es der stationären oder fahrenden Postbüreaux, so weit immer möglich, zur Verwendung in allen Dienstzweigen heranzuziehen und durch öftere Wechselung in den Dienstabtheilungen sie in Stand zu sezen, alle Verrichtungen zu besorgen, deren Uebertragung im gegebenen Falle der Dienst erfordern würde.

Diese jezt in Anwendung getretenen Anordnungen bieten den Postangestellten den zweifachen Vortheil, ihnen die Benuzung der dem Menschen jeder Lebensstellung nothwendigen Ruhezeit zu erleichtern und durch Abwechslung in den Dienstbeschäftigungen einen fördernden Impuls zur Bethätigung ihrer geistigen Kräfte zu geben.

Wir verzeigen in den Beilagen Nr. 1 und 2 den Bestand der stationären Postbüreaux und Ablagen und des Personals der ganzen Verwaltung. Der Zuwachs der Büreaux und Ablagen beträgt, da die fahrenden Postbüreaux ergänzend eingetreten und hier nicht mitgezählt sind, im Berichtsjahre nur 33. Das ganze Postpersonal hat sich um 82 vermehrt.

## C. Geschäftsgang.

Die Postverwaltung ist bestrebt, eine richtige und aktive Leitung der Geschäfte mit möglichster Einfachheit der Einrichtungen zu vereinigen. Es besteht eine fortwährende gemeinsame Behandlung der Geschäfte zwischen dem Departement und den Kreispostdirektionen, indem wo in Sachen von Belang die Initiative vom Departement ausgeht, die Kreise zur Behandlung beigezogen werden, und in Fragen, die in den Kreisen erwachsen, die Postdirektoren ihre Vorschläge an das Departement abgeben. Einen großen Theil der dienstlichen Korrespondenzen erheischt die Erledigung der Reklamationen über Beschädigungen, Verluste und Verspätungen, Anwendung der Posttaxen ꝛc. In Fällen von Entschädigungen, welche die Postverwaltung den Reklamanten nach den Gesezen zu leisten hat, werden die fehlbaren Beamten, je nach dem Maße der Verschuldung, zur Vergütung angehalten; in andern Fällen werden gegen die Beamten Ordnungsstrafen verhängt, über deren Belang wir in der Beilage Nr. 3 eine Uebersicht geben.

Die Postkasse kann jedenfalls einer erheblichen direkten Einbuße nicht entgehen, da zuweilen, wo die Reklamation gesezlich begründet ist, der fehlbare Angestellte nicht ermittelt werden kann, oder sein Verschulden nur einen geringen Grad erreicht; auch kommt es vor, daß der Fehlbare zur Ersazleistung die Mittel nicht besizt und der Schadenbetrag den Belang der Dienstkaution übersteigt.

## D. Posttaxen.

Die internen Posttaxen sind unverändert geblieben und stehen in gleicher Linie mit den am meisten ermäßigten Taxen anderer Staaten.

Die Postverwaltung war im Berichtsjahre so weit durch die Verhandlungen mit auswärtigen Postverwaltungen in Anspruch genommen, daß umfassendere Veränderungen im internen Taxwesen, z. B. die

Revision des Fahrposttarifs, auf das Jahr 1869 verschoben werden mußte. Für diese Revision sind bereits Einleitungen getroffen, und es wird, da Modifikationen hierin wirklich durch die Interessen des Verkehrs wie der Postverwaltung selbst geboten sind, eine bezügliche Vorlage an die eidgenössischen Räthe im Laufe dieses Jahres erfolgen.

Die Einführung der Frankomarken und Couverts trägt ohne Zweifel viel dazu bei, die Zahl der frankirten Briefe zu vermehren. Es sind dermal folgende Sorten im Gebrauche:

Marken zu 2, 3, 5, 10, 20, 30, 50, 60 und 100 Rappen,
Couverts des kleinen Formats zu 5, 10, 25 und 30 „

welche den am meisten vorkommenden Frankaturſäzen entsprechen. Mittelst Beifügung von Marken kann auf dem Couvert jede beliebige Frankirung dargestellt werden.

Es ist nicht zu verkennen, daß die Postverwaltung mit dieser Beschaffung von Frankaturwerthen eine sehr erhebliche Belastung übernommen hat, da die Kosten für die Fabrikation und den Verschleiß im Jahr 1868 auf Fr. 119,396 ansteigen, welche Summe gewissermaßen als Einbuße auf dem Briefertrag zu betrachten ist; dagegen darf man in Anschlag bringen, daß diese Frankirungsweise zur Vereinfachung der Briefpostmanipulation beiträgt und hiedurch mittelbar auf die Ausführung der Büreauarbeiten vortheilhaften Einfluß ausübt.

## E. Geldanweisungen.

Zu dem innern Geldanweisungsverkehr und zu demjenigen mit Frankreich und Italien kam im Jahr 1868 noch die Auswechslung von Postanweisungen mit den deutschen Staaten, nämlich mit dem norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg und Baden, sowie mit dem Großherzogthum Luxemburg, welche am 1. September begonnen hat.

Der mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika bereits am 12. Oktober 1867 abgeschlossene Postvertrag über Auswechslung von Geldanweisungen konnte wegen der ausschließlichen Zirkulation von Papiergeld und den daherigen Kursschwankungen noch nicht in Ausführung gebracht werden. Aus dem nämlichen Grunde mußte auch die im neuen Postvertrage mit Oesterreich und Ungarn vorgesehene Auswechslung von Postanweisungen noch verschoben werden.

Dagegen hat die Auswechslung von Geldanweisungen mit Großbritannien und den Niederlanden am 1. Jänner 1869 begonnen, und mit Belgien sind die Unterhandlungen über den Mandatverkehr schwebend.

Der Geldanweisungsverkehr, mit Italien seit 1860, im Innern seit 1862, mit Frankreich seit 1865 und mit Deutschland seit dem 1. September 1868 eingeführt, hat sich rasch zu einem bedeutenden Verkehrszweige emporgeschwungen; denn das Jahr 1868 weist bereits folgende Summen auf:

| | Einbezahlte Anweisungen. | | Ausbezahlte Anweisungen. | |
|---|---|---|---|---|
| | Stükzahl. | Betrag. | Stükzahl. | Betrag. |
| Innerer Verkehr . . . . . | 526,900 | Fr. 45,636,166 | 526,900 | Fr. 45,636,166 |
| Verkehr mit Frankreich . . . | 16,657 | „ 615,169 | 20,036 | „ 859,459 |
| „ „ Italien . . . . | 10,264 | „ 528,766 | 10,076 | „ 1,249,654 |
| „ „ Deutschland . . . | 4,407 | „ 230,078 | 3,029 | „ 197,411 |
| Total | 558,228 | Fr. 47,010,179 | 560,041 | Fr. 47,942,690 |
| | | | 558,228 | „ 47,010,179 |
| | | Totalverkehr | 1,118,269 | Fr. 94,952,869 |

## 1. Innerer Verkehr.

Mit der Einführung der Postanweisungen mit Deutschland ist auch das System der Vermittlung der internen Geldanweisungen endgültig geregelt worden, indem als Formular ein Carton mit abtrennbarem Coupon, auf welch' lezterem der Versender dem Empfänger beliebige Mittheilungen macht, angenommen worden ist, welches das Publikum befriedigt zu haben scheint. Es hat hiedurch das Postulat vom 4. Dezember 1867 für allfällige Abänderungen im Verfahren für die internen Geldanweisungen seine Erledigung erhalten.

Das im leztjährigen Berichte erwähnte Bilanzsystem, welches allerdings erheblichen Arbeitsaufwand erfordert, hat sich als ausgezeichnet bewährt; denn wie die oben angegebenen Summen darthun, ergab sich im ganzen Jahre zwischen Einzahlungen und Auszahlungen auch nicht 1 Rappen Differenz. Gleichwohl haben wir hier beizufügen, daß die Erstellung monatlicher Bilanzen etwelchen Uebelständen weder vorzubeugen, noch abzuhelfen vermochte. Es ist einleuchtend, daß die bei den Postbüreaux eingetretene große Ausdehnung des Geldanweisungsverkehrs eine Bewegung der Baarschaftsbestände in den Postkassen zur Folge hat, welche einer speziellen Kontrole bedarf. Das Departement wird darauf Bedacht nehmen, diesfällige Anordnungen zu treffen.

Auf 31. Dezember 1868 bestunden 635 Postbüreaux und 431 geldanweisungspflichtige Postablagen, somit im Ganzen 1066 geldanweisungspflichtige Poststellen, gegenüber von 1034 auf Ende 1867.

Die bisherige Zunahme des Geldanweisungsverkehres erzeigt:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1864 | gegenüber | 1863 | = | 71,092 | Stüke. |
| 1865 | " | 1864 | = | 86,673 | " |
| 1866 | " | 1865 | = | 151,294 | " |
| 1867 | " | 1866 | = | 86,566 | " |
| 1868 | " | 1867 | = | 17,647 | " |

Die monatliche Gegenüberstellung der zwei lezten Jahre verzeigt folgende Zu= und Abnahme der Stükzahl im Jahr 1868:

| | 1867. | 1868. | Zunahme. | Abnahme. |
|---|---|---|---|---|
| Jänner . . | 53,890 | 49,440 | | 4,450 |
| Februar . . | 41,155 | 39,205 | | 1,950 |
| März . . | 42,758 | 40,270 | | 2,488 |
| April . . | 41,914 | 39,643 | | 2,271 |
| Mai . . . | 44,788 | 42,101 | | 2,687 |
| Juni . . | 44,468 | 42,820 | | 1,648 |
| Juli . . . | 44,051 | 45,289 | 1,238 | |
| August . . . | 37,486 | 41,209 | 3,723 | |
| September . | 35,266 | 40,015 | 4,749 | |
| Oktober . . | 37,852 | 46,663 | 8,811 | |
| November . | 40,740 | 48,151 | 7,411 | |
| Dezember . | 44,885 | 52,094 | 7,209 | |
| | 509,253 | 526,900 | 33,141 | 15,494 |
| | | 509,253 | 15,494 | |
| | Zunahme | 17,647 | 17,647 | |

Von der Gesammtzahl von 526,900 der im Jahr 1868 aufgegebenen Anweisungen waren 87,379 taxfrei im Betrage von Fr. 6,332,354 und 439,521 Stüke taxpflichtig im Betrage von Fr. 39,303,812.

474,400 Anweisungen wurden durch die Postbüreaux und 52,500 durch die Postablagen ausgestellt.

6060 sind durch den Telegraph befördert worden.

Nach den Rechnungen über den Verkauf der gestempelten Cartonformulare stellt sich folgendes Verhältniß zwischen den Summen der aufgegebenen Anweisungen heraus. Es wurden verkauft:

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 318,056 | Cartons | à | 20 | Rappen | für | Anweisungen | bis | auf | Fr. | 100 | = | 72½ % |
| 82,656 | „ | „ | 30 | „ | „ | „ | „ | „ | „ | 200 | = | 19½ „ |
| 15,392 | „ | „ | 40 | „ | „ | „ | „ | „ | „ | 300 | = | 3½ „ |
| 7,439 | „ | „ | 50 | „ | „ | „ | „ | „ | „ | 400 | = | 1½ „ |
| 13,030 | „ | „ | 60 | „ | „ | „ | „ | „ | „ | 500 | = | 3 „ |
| 436,573 | Cartons | Total. | | | | | | | | | | 100 % |

Da, wie oben angegeben, die Anzahl der wirklich aufgegebenen zahlbaren Anweisungen 439,521 beträgt, so kann dieses Verhältniß als annähernd richtig angesehen werden. Daß etwas weniger Cartons verkauft als taxpflichtige Mandate aufgegeben wurden, ist dem Umstande zuzuschreiben, daß auf Ende des Jahres 1867 bedeutende Vorräthe in den Händen der Poststellen waren.

Die Durchschnittssumme einer Anweisung betrug Fr. 86.'61 gegenüber von Fr. 80. 08 im I. und Fr. 85. 30 im II. Semester 1867, mit welch' lezterem die Einheitstaxen in Kraft traten.

Die Einnahmen für verkaufte Cartons, also an Taxen, beträgt Fr. 106,102. 30, somit im Durchschnitt $24^{30}/_{100}$ Rappen für jede Anweisung (jeden der 436,573 verkauften Cartons) gegenüber von einer Durchschnittstaxe von $26^{1}/_{4}$ Rappen im Jahr 1866 und $25^{1}/_{4}$ Rappen im I. Semester 1867.

Die Taxabnahme findet ihre Erklärung in den Einheitstaxen, durch welche die Sendungen auf größere Distanzen viel billiger geworden sind, sowie dadurch, daß namentlich die Anweisungen der billigsten Taxe zugenommen haben, indem der Verkauf der Cartons zu 20 Rappen, der im Jahr 1867 $63^{1}/_{4}$ % betrug, im Jahr 1868 auf $72^{1}/_{2}$ % angewachsen ist.

Auf jedes Postbüreau kommen im Durchschnitt $750^{2}/_{3}$ aufgegebene und eben so viel ausbezahlte Mandate im Betrage von Fr. 65,000 und auf jede Ablage $122^{1}/_{10}$ Anweisungen mit Fr. 10,500 gegenüber von $739^{1}/_{3}$ Mandaten per Büreau und $104^{2}/_{3}$ per Ablage im Jahr 1867.

## 2. Verkehr mit Italien.

Der Verkehr mit Italien blieb inner den nämlichen normalen Schranken wie im Vorjahre, wobei indessen der Empfang aus Italien gegenüber dem Versandt vom dreifachen auf den $2^{1}/_{2}$fachen Betrag herabsank, so daß sich die Saldi zu Gunsten der Schweiz auf Fr. 720,888. 04 stellten, welche alle 10 Tage durch Acontozahlungen annähernd und alle Vierteljahre durch Abrechnung und definitive Saldirung ausgeglichen wurden.

Die Saldi der Ein- und Auszahlungen sind seit dem 1. Januar 1868 wie beim internen Verkehr aus den Postrechnungen entfernt worden, und es besteht darüber eine besondere Comptabilität.

Im Ganzen wurden von den schweizerischen Postbüreaux 10,264 Anweisungen im Betrage von Fr. 528,766. 54, 204 Stüke mit Fr. 21,943. 74 weniger als im Jahr 1867 ausgestellt, und 10,077 Anweisungen im Betrage von Fr. 1,249,654. 58, 1487 Stüke und Fr. 281,276. 46 weniger als im Jahr 1867 eingelöst.

Die kleinste Summe einer ausgestellten Anweisung beträgt 10 und die kleinste Summe einer eingelösten Anweisung 50 Rappen.

Der Durchschnittsbetrag einer ausgestellten Anweisung ergibt Fr. 51. 51 gegenüber von Fr. 50. 68 im Jahr 1867, und derjenige einer eingelösten Anweisung Fr. 124. 02 gegenüber von Fr. 132. 40 im Vorjahre.

| Es wurden Anweisungen | ausgestellt. | | eingelöst. | |
|---|---|---|---|---|
| | **1868.** | **1867.** | **1868.** | **1867.** |
| im Betrage | | | | |
| bis auf Fr. 200 | 10,099 | 10,483 | 9,040 | 10,238 |
| von über „ 200—500 | 157 | 171 | 748 | 927 |
| „ „ „ 500—1000 | 8 | 14 | 288 | 399 |

Die schweizerische Postverwaltung bezog von dem Geldanweisungsverkehr mit Italien an direkten Gebühren und ohne Hinzurechnung der Taxen von rükvergüteten Anweisungen den Nettobetrag von Fr. 8,973. 60 gegenüber der Summe von Fr. 10,517. 15 im Jahr 1867.

Es ergibt sich somit für jede behandelte schweizerisch-italienische Geldanweisung für die hierseitige Postverwaltung die Durchschnittsgebühr von $44^1/_{10}$ Rappen.

Der Hauptverkehr bewegte sich im Jahr 1868 zwischen folgenden Städten.

Es haben Anweisungen ausgestellt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Genf . . . | 990 | Mailand . | 1205 |
| Lugano . . | 687 | Florenz . . | 723 |
| Lausanne . | 577 | Turin . . | 714 |
| Locarno . . | 532 | Neapel . . | 621 |
| Bellinzona . | 402 | Genua . . . | 617 |
| Thusis . . | 299 | Livorno . . | 367 |
| Vivis . . | 263 | Venedig . . | 232 |
| Zürich . . | 227 | Palermo . | 219 |
| Faido . . | 212 | Bergamo . | 137 |
| Sitten . . | 184 | Ancona . . | 112 |

Eingelöst haben:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Genf . . | 1134 | Mailand . | 1455 |
| Lugano . . | 1134 | Turin . . | 815 |
| Locarno . . | 666 | Florenz . . | 507 |
| Zürich . . | 591 | Intra . . | 398 |
| Chur . . | 404 | Masserano . | 323 |
| Bern . . | 338 | Como . . | 273 |
| Schuls . . | 306 | Genua . . | 237 |
| Lausanne . | 293 | Neapel . . | 200 |
| St. Gallen . | 204 | Varese . . | 165 |
| Bellinzona . | 190 | Ornavasso . | 157 |

Die Korrespondenz über Reklamationen, Unregelmäßigkeiten ꝛc. umfaßte im Jahr 1868 = 278 Fälle, und zwar:

146 Reklamationen wegen Rükvergütung, Zahlungsermächtigung (inbegriffen 51 Ersazmandate), vermißten und verlorenen Briefen;
19 Erneuerungen erloschener Anweisungen, und
113 Unregelmäßigkeiten wegen Ueberschreitung des Maximalbetrages, unrichtiger Angabe der Auszahlungsbüreaux, unvollständige Ausfertigung der Mandate und Avise, unrichtige oder widersprechende Summen und Namen auf denselben, fehlende oder unleserliche Stempel und Schrift u. s. w.

Von diesen Unregelmäßigkeiten fallen 74 den schweizerischen und 39 den italienischen Büreaux zur Last.

### 3. Verkehr mit Frankreich.

Der Mandatverkehr mit Frankreich bewegte sich ebenfalls in normalen Schranken, unter etwelcher Zunahme der Einzahlungen und erheblicher Vermehrung der Auszahlungen.

Die Saldi, welche im Jahr 1868 Fr. 244,289. 53 zu Gunsten der Schweiz betragen haben, werden vierteljährlich durch Kompensation mit den Saldi ausgeglichen, welche die Schweiz an Frankreich aus dem Korrespondenzverkehr schuldet.

Dieselben sind seit dem 1. Januar 1868 wie beim internen Verkehr aus den Postrechnungen entfernt worden, und es besteht darüber eine besondere Comptabilität.

Im Ganzen wurden von den schweizerischen Postbüreaux 16,657 Anweisungen im Betrage von Fr. 615,169. 49; 1626 Stüke und Fr. 43,455. 86 mehr als im Vorjahre ausgestellt, und 20,036 Stüke mit Fr. 859,459. 02, 3,563 Stüke im Betrage von Fr. 168,245. 51 mehr als im Jahr 1867 eingelöst.

Die kleinste Summe einer ausgestellten Anweisung betrug 20 und die kleinste Summe einer ausbezahlten Anweisung 50 Rappen.

Der Durchschnittsbetrag einer ausgestellten Anweisung beträgt Fr. 36. 93 gegenüber Fr. 38. 04 im Jahr 1867, und derjenige einer eingelösten Anweisung Fr. 42. 90 gegenüber von Fr. 41. 96 im Vorjahre.

Die schweizerische Postverwaltung bezog von dem Geldanweisungsverkehr mit Frankreich an direkten Gebühren und ohne Hinzurechnung der Taxen von rükvergüteten Anweisungen den Nettobetrag von Fr. 15,708. 90.

Es ergibt sich hieraus für jede behandelte Anweisung eine Durchschnittsgebühr von 43 Rappen gegenüber von 42 7/10 im Jahr 1867 für die schweizerische Postverwaltung.

Der Hauptverkehr bewegte sich im Jahr 1868 zwischen folgenden Städten.

Es haben Anweisungen ausgestellt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Genf . . . | 4869 | Paris . . . | 5495 |
| Lausanne . . | 776 | Lyon . . . | 1652 |
| Basel . . . | 765 | Marseille . . | 964 |
| Zürich . . . | 585 | Besançon . . | 642 |
| Neuenburg . . | 555 | Mülhausen . | 575 |
| Chaux-de-Fonds | 548 | Nizza . . . | 569 |
| Bern . . . | 541 | Cannes . . . | 283 |
| Vivis . . . | 474 | Straßburg . . | 256 |
| Freiburg . . | 354 | Havre . . . | 187 |
| Nyon . . . | 310 | Colmar . . . | 171 |

Eingelöst haben:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Genf . . . | 5336 | Paris . . . | 5940 |
| Lausanne . . | 978 | Lyon . . . | 1593 |
| Chaux-de-Fonds | 955 | Besançon . . | 766 |
| Basel . . . | 819 | Mülhausen . | 555 |
| Lugano . . . | 612 | Marseille . . | 422 |
| Bern . . . | 582 | Straßburg . . | 421 |
| Neuenburg . . | 532 | Colmar . . . | 192 |
| Freiburg . . | 523 | Thonon . . | 179 |
| Zürich . . . | 521 | Nizza . . . | 171 |
| Mendrisio . . | 376 | Annecy . . . | 171 |

Die Korrespondenz über Reklamationen, Unregelmäßigkeiten ꝛc. umfaßte im Jahr 1868 = 733 Fälle, und zwar:

374 Reklamationen wegen Rükvergütung, Zahlungsermächtigung (inbegriffen 42 Ersazmandate), vermißten und verlorenen Briefen;

114 Erneuerungen erloschener Mandate:

245 Unregelmäßigkeiten wegen Ueberschreitung des Maximalbetrages, unrichtiger Angabe der Auszahlungsbüreaux, unvollständiger Ausfertigung der Mandate und Avise, unrichtiger oder widersprechender Summen und Namen auf denselben, fehlende oder unleserliche Stempel und Schrift u. s. w.

Von diesen Unregelmäßigkeiten fallen 93 den schweizerischen und 152 den französischen Büreaux zur Last.

## 4. Verkehr mit Deutschland.

Der Geldanweisungsverkehr mit Deutschland (das Großherzogthum Luxemburg inbegriffen) hat in Gemäßheit des Postvertrages von Berlin vom 11. April 1868 am 1. September 1868 begonnen.

Der Maximalbetrag einer Anweisung ist auf 50 preußische Thaler, oder fl. 87½ s. W. oder Fr. 187½ festgesezt, und es sind folgende Taxen bestimmt worden:

50 Rp. = 4 Sgr. = 14 Kr. bis auf Fr. 93¾, oder 25 Thlr., oder fl. 43¾ nach ganz Deutschland, mit Ausnahme des Brieflokalrayons von 7 geographischen Meilen oder 52½ Kilometer, für welchen die Taxe nur 25 Rp. beträgt.

75 Rp. = 6 Sgr. = 21 Kr. bis auf Fr. 187½ (Lokalrayon nur 50 Rp.)

Für die Auswechslung der Anweisungen wurde das seit dem 1. Januar 1869 auch im internen Verkehr eingeführte System der Cartons mit Coupons, welche von Büreau zu Büreau versandt werden, angenommen.

Die telegraphische Beförderung der Postanweisungen ist, wie im Innern, im Verkehr mit Deutschland ebenfalls eingeführt worden.

Der Geldanweisungsverkehr mit Deutschland während der 4 Monate September bis Dezember 1868 erzeigt folgendes Ergebniß:

| | Einzahlungen. | | | | Auszahlungen. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stüke | | Betrag. | | Stüke | | Betrag. | |
| | per Post, befördert. | per Telegraph | Fr. | Rp. | per Post, befördert. | per Telegraph | Fr. | Rp. |
| Norddeutscher Bund . . . . . | 1,705 | 14 | 95,874. | 88 | 1,204 | 17 | 89,324. | 03 |
| Bayern . . . . . | 552 | 6 | 30,148. | 63 | 440 | 3 | 28,411. | 57 |
| Württemberg . . . . . | 1,006 | 3 | 55,137. | 26 | 571 | 3 | 32,025. | 93 |
| Baden . . . . . | 1,113 | 7 | 48,899. | 01 | 786 | 4 | 47,631. | 28 |
| Luxemburg . . . . . | 1 | — | 18. | 75 | 1 | — | 18. | 75 |
| | 4,377 | 30 | 230,078. | 53 | 3,002 | 27 | 197,411. | 56 |
| | | | | | 4,377 | 30 | 230,078. | 53 |
| | | | | Totalverkehr | 7,379 | 57 | 427,490. | 09 |

Die kleinste Summe einer ausgestellten Anweisung beträgt 50 und die kleinste Summe einer ausbezahlten Anweisung 60 Rappen.

Der Durchschnittsbetrag einer ausgestellten Anweisung ergibt Fr. 52. 20 und derjenige einer eingelösten Anweisung Fr. 65. 15.

Nach den Abrechnungen bezog die schweizerische Postverwaltung von dem Geldanweisungsverkehr mit Deutschland an Gebühren den Betrag von Fr. 1978. 83 oder $26^{6}/_{10}$ Rp. für jede behandelte Geldanweisung.

Der Hauptverkehr bewegte sich zwischen folgenden Städten.

Es haben Anweisungen angenommen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Basel . . . | 517 | Stuttgart . . | 123 |
| Zürich . . . | 328 | Berlin . . . | 122 |
| Genf . . . | 306 | München . . | 92 |
| St. Gallen . | 261 | Freiburg . . | 86 |
| Bern . . . | 253 | Frankfurt a. M. | 70 |
| Lausanne . . | 141 | Karlsruhe . . | 67 |
| Schaffhausen . | 114 | Hamburg . . | 49 |
| Winterthur . | 108 | Nürnberg . . | 41 |
| Luzern . . . | 104 | Heidelberg . . | 41 |
| Vivis . . . | 71 | Lörrach . . . | 35 |

Ausbezahlt haben:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zürich . . . | 466 | Berlin . . . | 240 |
| Basel . . . | 328 | Stuttgart . . | 237 |
| Bern . . . | 191 | Frankfurt a. M. | 194 |
| Genf . . . | 146 | München . . | 170 |
| Schaffhausen . | 144 | Leipzig . . . | 153 |
| St. Gallen . | 117 | Freiburg . . | 108 |
| Neumünster . | 92 | Hamburg . . | 101 |
| Lausanne . . | 90 | Konstanz . . | 81 |
| Neuenburg . . | 77 | Mannheim . . | 69 |
| Winterthur . | 62 | Ulm . . . | 69 |

Wegen der verschiedenen Geldwährung und der Zurückführung der Anweisungsbeträge auf den mittleren Börsenkurs des Verkehrsmonats erheischt das Rechnungswesen, inbegriffen die gesönderte monatliche Abrechnung mit 5 verschiedenen Verwaltungen, und die monatliche übrigens vollständige Sicherheit darbietende Bilanzirung einen sehr erheblichen Zeitaufwand.

Die Saldi der Ein- und Auszahlungen fallen nicht in die Postrechnungen, sondern es wird darüber eine besondere Comptabilität geführt.

## F. Postregal.

Die Verhandlungen der Postverwaltung in diesem Geschäftszweige beschränkten sich auf Verletzungen des Postregals geringerer Bedeutung, die theils gerichtlich, theils im Administrativwege erledigt wurden. Der Zahl nach bildet der Mißbrauch einer doppelten Benuzung von Frankomarken den größten Theil der behandelten Fälle. In der Beilage Nr. 4 werden hierüber nähere Nachweisungen gegeben.

Wir wiederholen hier nicht schon in unsern lezten Berichten Gesagtes über die Portobefreiungen; jedoch bestätigen wir, nach weitern Erfahrungen, was hierüber im Jahresberichte von 1867 den eidgenössischen Räthen mitgetheilt worden ist.

## G. Kurswesen.

### 1. Einleitung.

Die Ausgaben an Transportkosten und die Besoldungen für die Beamten und Angestellten absorbiren den größten Theil der Einnahmen der eidg. Postverwaltung. Gegenüber einer jährlichen Gesammteinnahme von circa Fr. 8,900,000 werden nämlich ausgegeben:

| | |
|---|---|
| an Besoldungen circa . . . . | Fr. 3,200,000 |
| „ Transportkosten circa . . . . | „ 3,300,000 |
| zusammen ca. | Fr. 6,500,000 |

mithin beinahe 3/4 sämmtlicher Einnahmen der Postverwaltung.

Die Ausgaben an Transportkosten so viel als möglich durch die Einnahmen von Reisenden zu deken ist grundsäzlich das Ziel, nach welchem das Kursbüreau strebt, ohne sich jedoch schmeicheln zu können, dieses Ziel je ganz erreichen zu können. Es ist hiebei neuerdings zu bemerken, daß die Ausgaben für die Postkurse nicht nur zur Beförderung der Reisenden, sondern auch zum Transport der Briefe und Fahrpoststüke, mithin überhaupt zu den wichtigsten Dienstzweigen verwendet werden.

Obschon die Transportkosten des Jahres 1868 ein wenig geringer sind als diejenigen des Jahres 1867, welche Verminderung der weitern Ausführung der im Vorjahre beschlossenen und theilweise eingeführten Neuerungen im Kurswesen zuzuschreiben ist, so erzeigt sich gleichwohl eine größere Differenz zwischen den Ausgaben an Transportkosten und den Einnahmen von Reisenden, resp. ein Mehrverlust auf dem Transport der Reisenden als im Jahr 1867. Dieser Mehrverlust erklärt sich jedoch leicht durch die zufällig um ca. Fr. 60,000 verminderten Einnahmen auf den Alpenkursen und durch die vermehrten Ausgaben an

außergewöhnlichen Transportkosten während der Zeit der Ueberschwemmungen.

Zieht man diese Umstände in Betracht, so hat man eher Ursache, sich zu verwundern, daß der Verlust von 1868 denjenigen von 1867 um nicht mehr als Fr. 11,933 überstiegen hat.

Das Tableau Nr. 5 enthält eine Uebersicht der Einnahmen von Reisenden und der Ausgaben an Transportkosten vom Jahr 1849 bis und mit 1868.

Als Vervollständigung dieses Tableau's lassen wir hienach eine Statistik über den Bestand des Kurswesens der lezten 5 Jahre folgen:

| | 1864. | 1865. | 1866. | 1867. | 1868. |
|---|---|---|---|---|---|
| Postkurse | 340 | 368 | 393 | 417 | 438 |
| Poststationen | 397 | 408 | 428 | 446 | 454 |
| Stunden der Kursstreken | 1031 | 1052 | 1112 | 1133 | 1159 |
| Kondukteure | 209 | 208 | 212 | 211 | 197 |
| Postpferdhalter | 256 | 240 | 246 | 270 | 278 |
| Postillone | 532 | 571 | 605 | 644 | 679 |
| Wägen und Schlitten | 1190 | 1266 | 1368 | 1490 | 1574 |

Als bemerkenswerthe Vorkommenheiten im Kurswesen des Jahres 1868 heben wir hervor:

a. Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Delle-Montbéliard am 29. Juni, infolge welcher die hierseits subventionirten Postkurse Pruntrut-Montbéliard und Pruntrut-Belfort aufgehoben und dagegen drei tägliche Anschlußkurse zwischen Pruntrut und Delle erstellt wurden.

b. Die Eröffnung der Eisenbahn zwischen Bulle und Romont am 1. Juli, infolge welcher die auf dieser Streke bestandenen Postkurse aufgehoben und diejenigen zwischen Bulle und Freiburg und zwischen Bulle und Vivis in der Bespannung reduzirt wurden.

c. Die Einführung eines Sommerkurses auf der neu erbauten Straße zwischen Davos und Süs.

d. Die Unterbrechung der Postverbindungen über den Splügen, Bernhardin, Gotthard und Simplon, infolge der gegen Ende September und in der ersten Hälfte des Monats Oktober stattgefundenen unglüklichen Ueberschwemmungen.

e. Die Eröffnung der Eisenbahnstreke zwischen Sitten und Siders am 14. Oktober. Die Simplonkurse wurden infolge derselben um die Streke Sitten-Siders abgekürzt.

f. Uebertragung des Bahnpostdienstes, als einen Bestandtheil des Kurswesens, von der Oberpostkontrole in den Geschäftskreis des Kursbüreau.

## 2. Veränderungen im Bestand der Kurse.

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

### a. Neue Jahreskurse.

| | | | Beginn. |
|---|---|---|---|
| 1. | Porrentruy-Delle I. | 3spännig. | 29. Juni. |
| 2. | „ „ II. | „ | „ |
| 3. | „ „ III. | „ | „ |
| 4. | Payerne-Romont II. | 2 „ | 1. Juli. |
| 5. | „ Estavayer III. | 1 „ | „ |
| 6. | Fribourg-Bulle über la Roche | 1 „ | „ |
| 7. | Aarberg-Lyß | 1 „ | „ |
| 8. | Balsthal-Welschenrohr | 1 „ | „ |
| 9. | Rothenburg-Großwangen | 1 „ | „ |
| 10. | Wädenswil-Einsiedeln | 2 „ | „ |
| 11. | Bischofzell-Amriswyl | 2 „ | „ |
| 12. | Lugano-Molinazzo | 2 „ | „ |
| 13. | St. Gallen-Rehtobel | 2 „ | 16. Juli. |
| 14. | Sierre Postbüreau Bahnhof, Omnibus | 4 „ | 14. Oktober. |
| 15. | Saignelégier-Goumois | 1 „ | 1. Dezember. |

### b. Neue Sommerkurse.

1. Avenches-Cudrefin 1spännig vom 1. Juli bis 14. Oktober.
2. Yverdon-St. Croix III. 2spännig vom 18. Juli bis 14. Oktober.
3. Bern-Belp II. 1spännig vom 15. Juli bis 15. September.
4. Sépey-Château d'Oex 3spännig vom 15. Juni bis Ende September.
5. Zug-Oberägeri 1spännig vom 1. Juli bis Ende November.
6. Samaden-Schuls 4spännig vom 16. Juni bis Ende September.
7. Davos-Dörfle-Süs 5spännig vom 1. Juli bis Ende September.

### c. Ausgedehnte ältere Kurse.

1. Chur-Colico auf Chur-Lecco am 1. Jänner.
2. Turbenthal-Münchweilen auf Turbenthal-Trichingen am 1. Juli.
3. Glarus-Schwanden l. auf Glarus-Linththal vom 16. Juli bis 14. Oktober.

### d. Verwendung größerer Wagen wegen zunehmendem Verkehr.

1. Aigle-Sépey vom 15. Juni bis 14. Oktober 6pläzige anstatt 4 bis 5pläzige Wagen.
2. Allaman-Bière 6pläzige anstatt 2—3pläzige Wagen während des Sommers.

3. Brigue-Münſter Winterkurs 4pläzige anſtatt 2—3pläzige Wagen vom 1. Oktober an.
4. Grindelwald-Interlaken 4pläzige anſtatt 2—3pläzige Wagen vom 1. Juli bis 30. September.
5. Rüeggisberg-Kehrſaz vom 15. Oktober an 4pläzige anſtatt 2 bis 3pläzige Wagen.
6. Thun-Frutigen vom 18. Juli bis Ende Oktober 6pläzige anſtatt 2—3pläzige Wagen.
7. Neuchâtel-Ponts vom 1. Auguſt an 5pläzige anſtatt 2—3pläzige Wagen.
8. Ponts-Locle I. vom 1. Auguſt an 5pläzige anſtatt 2—3pl. Wagen.
9. " " II. " " " " "
10. " " III. " " " " "
11. Laufen-Nenningen vom 1. Juli an 6pläzige anſtatt 2—3pläzige Wagen.
12. Effretikon-Pfäffikon II. vom 1. Auguſt an 4pläzige anſtatt 2 bis 3pläzige Wagen.
13. Ermatingen-Müllheim vom 1. Februar an das ganze Jahr 6pläzige anſtatt 4—6pläzige Wagen.
14. Thal-Rheineck vom 1. Juni an 2ſpännig 4pläzige anſtatt einſpännig 4pläzige Wagen.
15. Luzern-Küßnacht Winterkurſe 4pläzige anſtatt 2—3pläzige Wagen vom 14. Oktober an.

### e. Kurſe mit vermehrten Fahrten.

1. Breuleux-Emibois vom 1. Juli an 2 mal anſtatt 1 mal täglich.
2. Grindelwald-Interlaken vom 1. Februar an das ganze Jahr tägliche Fahrten anſtatt 4 mal wöchentlich im Winter und täglich im Sommer.
3. Schwyz-Brunnen eine zweite Fahrt vom 1. Juni bis 14. Oktober.
4. Surſee-Triengen eine zweite Fahrt vom 1. Juli an.
5. Thal-Rheineck 5—7 mal täglich anſtatt 4 mal vom 1. Jänner an.

### f. Abgeänderte Poſtkurſe.

1. Allaman-Bière, vom 1. Juni an den Paſſagiertransport ganz auf Rechnung des Unternehmers übertragen.
2. Braſſus-Rouſſes vom 1. Juni an den Paſſagiertransport ganz auf Rechnung des Unternehmers übertragen.
3. Belp-Wattenwyl am 1. April in die Kurſe Belp-Wattenwyl und Wattenwyl-Thun getrennt.
4. Neuchâtel-Aarberg I. und II. am 1. Juni in je 2 Kurſe Aarberg-Ins und Ins-Neuchâtel getrennt.
5. Neuchtel-Locle am 1. April in die Kurſe Neuchâtel-Ponts und Ponts-Locle III. getrennt.

6. Saignelégier-Breuleux am 1. Juli in einen Doppelkurs Breuleux-Emibois umgewandelt.
7. Sursee-Schöftland am 1. Juli in die Kurse Sursee-Triengen und Triengen Schöftland getrennt.
8. Luzern-Arth I. und II. Winterkurse, am 14. Oktober in die zwei Doppelkurse Luzern-Küßnacht und Küßnacht-Arth umgewandelt.
9. Konstanz-St. Gallen per Amrischwyl am 1. Juli in die Kurse St. Gallen-Amrischwyl und Amrischwyl-Konstanz getrennt.
10. Herisau-Teufen, am 1. Juli auf Stein-Herisau abgekürzt und auf einen Einspänner reduzirt und 1. Dezember wieder zweispännig mit 4plätzigen Wagen auf Herisau-Teufen ausgedehnt.
11. Samaden-Schuls Jahrkurs, vom 16. Juni an andere Stationseintheilung, Samaden-Zuz-Süß-Schuls anstatt Samaden-Zuz-Lavin-Schuls.
12. Vevey-Bulle am 15. Oktober in die Kurse Vevey-Châtel St. Denis und Châtel St. Denis-Bulle getrennt.
13. Fribourg-Bulle par la Roche am 15. Oktober in die Kurse Fribourg-la Roche und la Roche-Bulle getrennt.

g. Aufgehobene und abgekürzte Postkurse.

1. Sion-Arona Courrier, am 16. Oktober infolge Eröffnung der Eisenbahn bis Sierre auf Sierre-Arona abgekürzt.
2. Sion-Brigue Messagerie, am 14. Oktober infolge Eröffnung der Eisenbahn bis Sierre auf Sierre-Brigue abgekürzt.
3. Bulle-Romont I. und II., am 1. Juli infolge Eröffnung der Eisenbahn aufgehoben.
4. Sion Postbüreau Bahnhof, Omnibusdienst, am 14. Oktober infolge Eröffnung der Eisenbahn bis Sierre aufgehoben.
5. Bex, Postbüreau Bahnhof, Omnibusdienst, am 1. Mai aufgehoben.
6. Porrentruy-Montbéliard und Porrentruy-Belfort infolge Eröffnung der Eisenbahnlinie Delle-Montbéliard Ende Juni aufgehoben.
7. Solothurn Postbüreau Bahnhof, Fourgondienst, Ende Oktober aufgehoben infolge Bezugs des neuen Postgebäudes.
8. Bern-Belp Sommerkurs am 15. September aufgehoben, wegen ungenügender Frequenz.

h. In der Bespannung reduzirte Kurse.

1. Chavornay-Brassus 4plätzige anstatt 5plätzige Wagen vom 1. April an.
2. Payerne-Romont I. 4plätzige anstatt 5plätzige Wagen vom 1. Juli an.
3. Payerne-Estavayer II. 4plätzige Einspänner- anstatt 6plätzige Zweispänner-Wagen vom 1. Juli an.
4. Yverdon-St. Croix I. und II. vom 18. Juli an 4plätzige anstatt 5plätzige Wagen.
5. Bulle-Vevey 4plätzige anstatt 6plätzige Wagen vom 1. September an.

6. Fribourg-Bulle par Jnriaux 2—3pläzige anstatt 5pläzige Wagen vom 1. Juli an.
7. Effretikon-Pfäffikon I. 4pläzige anstatt 6pläzige Wagen vom 1. August an.
8. Amrischwyl-Konstanz 4pläzige anstatt 8pläzige Wagen vom 20. August an.
9. Lachen-Biberbruck II. 4pläzige anstatt 6pläzige Wagen vom 1. April an.

i. Kurse, bei denen die Betheiligung der Unternehmer an den Passagier-Einnahmen gegen entsprechend reduzirte Kurszahlungen im Laufe des Berichtsjahres neu eingeführt wurde.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Avenches-Cudrefin Sommerkurs | am 1. Juli | zu | 50 % |
| 2. | Weißenburg-Zweisimmen Sommerkurs | am 1. Juni | „ | 25 % |
| 3. | Liestal-Mümliswyl | vom 1. März | „ | 50 % |
| 4. | Liestal-Langenbruck | „ | „ | „ |
| 5. | Sissach-Eptingen Jahrkurs | „ | „ | „ |
| 6. | „ Gelterkinden | „ | „ | „ |
| 7. | „ Anwyl | „ | „ | „ |
| 8. | „ Oltingen | „ | „ | „ |
| 9. | Gelterkinden-Zeglingen | „ | „ | „ |
| 10. | „ Rheinfelden | „ | „ | „ |
| 11. | Oensingen-Münster | „ | „ | „ |
| 12. | Solothurn-Messen | „ | „ | „ |
| 13. | „ Schnottwyl | „ | „ | „ |
| 14. | „ Mümliswyl | „ | „ | „ |
| 15. | Langenbruck-Balsthal | „ | „ | „ |
| 16. | Luzern-Großdietwyl | vom 1. Jänner | „ | „ |
| 17. | „ Reinach | vom 1. April | „ | „ |
| 18. | „ Wohlen | vom 1. Juni | „ | „ |
| 19. | „ Fahrwangen | „ | „ | „ |
| 20. | Beckenried-Stans Doppelkurs | vom 1. Jänner | „ | „ |
| 21. | Schwyz-Brunnen | „ | „ | „ |
| 22. | Surfee-Reinach | „ | „ | „ |
| 23. | „ Münster | „ | „ | „ |
| 24. | Willisau-Huttwyl | „ | „ | „ |
| 25. | Wohlhausen-Willisau Doppelkurs | „ | „ | „ |
| 26. | Muottathal-Schwyz | „ | „ | „ |
| 27. | Alpnacht-Sarnen Winterkurs | „ | „ | „ |
| 28. | Arth-Zug I. Winterkurs | „ | „ | „ |
| 29. | „ „ II. „ | „ | „ | „ |
| 30. | Bauma-Uster und Uster-Hittnau | vom 1. August | „ | „ |
| 31. | „ Wetzikon Doppelkurs | „ | „ | „ |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 32. | Dießenhofen-Andelfingen | vom 1. August | zu 50 % |
| 33. | „ Frauenfeld | „ | „ „ |
| 34. | Fischenthal-Wald | „ | „ „ |
| 35. | Kreuzstraße-Winterthur | „ | „ „ |
| 36. | Horgen-Zug vom 1. Juli | „ | „ „ |
| 37. | Kaiserstuhl-Niederglatt | „ | „ „ |
| 38. | Märstetten-Wyl | „ | „ „ |
| 39. | Müllheim-Steckborn | vom 1. Oktober | „ „ |
| 40. | Rafz-Kreuzstraße | vom 1. August | „ „ |
| 41. | Rüti-Wald | „ | „ „ |
| 42. | Singen-Stein | „ | „ „ |
| 43. | Stein-Andelfingen | „ | „ „ |
| 44. | „ Kreuzlingen | „ | „ „ |
| 45. | Truttikon-Frauenfeld | „ | „ „ |
| 46. | Turbenthal-Uster | „ | „ „ |
| 47. | St. Gallen-Trogen | vom 1. Jänner | „ „ |
| 48. | Altstätten Postbüreau-Bahnstation | „ | „ „ |
| 49. | Gais-Altstätten Winterkurs | „ | „ „ |
| 50. | Appenzell-Altstätten Sommerkurs | „ | „ „ |
| 51. | Heiden-Rheineck Jahrkurs | „ | „ „ |
| 52. | „ „ Sommerkurs | „ | „ „ |
| 53. | „ Teufen I. | „ | „ „ |
| 54. | „ „ II. | „ | „ „ |
| 55. | Lichtensteig-Uznach I. | „ | „ 25 % |
| 56. | „ „ II. | „ | „ „ |
| 57. | Rapperschwyl-Wattwyl | „ | „ 50 % |
| 58. | Urnäsch-Herisau Doppelkurs | „ | „ „ |
| 59. | Wattwyl-Wyl I. | vom 15. Jänner | „ „ |
| 60. | „ „ II. | „ | „ „ |
| 61. | „ „ III. | „ | „ „ |
| 62. | Flawyl-Degersheim | vom 1. Juli | „ 25 % |
| 63. | Wattwyl-Neßlau | vom 1. Jänner | „ 50 % |
| 64. | Mendrisio-Varese | vom 1. Juni | „ „ |

k. Kurse, bei denen die Betheiligung der Unternehmer an den Passagier-Einnahmen infolge Verwendung größerer oder kleinerer Wagen oder aus andern Gründen zeitweise wieder aufgehoben wurde.

1. Aigle-Sépey am 15. Juni.
2. Bulle-Gessenay am 15 November.
3. Moudon-Chexbres am 1. März.
4. Payerne-Romont am 1. Juli.
5. „ Estavayer II. „

6. Yverdon-Ste. Croix I. am 18. Juli.
7. „ „ II. „
8. Grindelwald-Interlaken am 1. Februar.
9. Thun-Frutigen „
10. Ponts-Locle I. am 1. August.
11. „ „ II. „
12. Gyslikon-Eschenbach Doppelkurs am 16. März.

3. Anzahl der Kurse.

Laut den Kursrechnungen gehen am Ende des Jahres 1868 438 Postkurse auf das Jahr 1869 über, und diese lassen sich nach der Zahl der täglich ausgeführten Fahrten folgendermaßen klassifiziren:

| | |
|---|---|
| a. Jahreskurse mit 1 mal täglicher Hin= und Herfahrt | 288 |
| „ „ 2 „ „ „ „ | 33 |
| „ „ 3 „ „ „ „ | 5 |
| „ 4 und mehrmal „ „ „ | 14 |
| zusammen | 340 |
| b. Sommerkurse mit 3—5 monatlicher Betriebsdauer | 30 |
| c. Winterkurse „ 7—9 „ „ | 10 |
| d. Transportunternehmen auf Rechnung der Kursführer, d. h. deren Passagierertrag ganz von den Unternehmern bezogen wird . . . . . . . . . . | 42 |
| e. Fourgondienste und anderweitige Transportleistungen ohne Personentransport . . . . . . . . . | 16 |
| Total | 438 |
| Stand der Kurse im Jahr 1867 . . . . . | 417 |
| Zunahme im Jahr 1868 . . . . . . . | 21 |

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

| | 1867. | 1868. |
|---|---|---|
| Kurse zu 1 Station, d. h. ohne Umspann unterwegs | 319 | 338 |
| „ „ 2 Stationen mit 1maligem Umspann . . | 50 | 51 |
| „ „ 3 „ „ 2 „ „ . . | 18 | 19 |
| „ „ 4 „ „ 3 „ „ . . | 14 | 14 |
| „ „ 5 „ „ 4 „ „ . . | 7 | 7 |
| „ „ 6 „ „ 5 „ „ . . | 1 | 3 |
| „ „ 7 „ „ 6 „ „ . . | 2 | — |
| „ „ 8 „ „ 7 „ „ . . | 3 | 3 |
| Uebertrag | 414 | 435 |

| | 1867. | 1868. |
|---|---|---|
| Uebertrag | 414 | 435 |
| Kurse zu 9 Stationen mit 8maligem Umspann . . | 2 | 1 |
| " " 10 " " 9 " " . . | — | — |
| " " 11 " " 10 " " . . | — | 1 |
| " " 12 " " 11 " " . . | — | — |
| " " 13 " " 12 " " . . | 1 | 1 |
| im Ganzen | 417 | 438 |

Nach ihrer Länge in Wegstunden vertheilen sich die Kurse in folgender Weise:

| | 1856. | 1867. | 1868. |
|---|---|---|---|
| Kurse bis zu 2 Stunden . . . . . | 32 | 98 | 103 |
| " von 2 bis 4 Stunden . . . . . | 52 | 176 | 196 |
| " " 4 " 6 " . . . . . | 52 | 64 | 65 |
| " " 6 " 8 " . . . . . | 28 | 32 | 26 |
| " " 8 " 10 " . . . . . | 17 | 18 | 18 |
| " " 10 " 12 " . . . . . | 20 | 11 | 12 |
| " " 12 " 16 " . . . . . | 16 | 7 | 7 |
| " " 16 " 20 " . . . . . | 14 | 5 | 5 |
| " über 20 Stunden . . . . . | 13 | 6 | 6 |
| Total | 244 | 417 | 438 |

Beilage Nr. 5 enthält eine vergleichende Uebersicht der Zahl sämmtlicher schweizerischer Postkurse vom Jahr 1856 bis und mit 1868, nach der Stärke der Bespannung rubrizirt.

4. Uebersicht der Post- und Eisenbahnkurse nach ihrer Ausdehnung in Wegstunden.

| | 1867. | 1868. |
|---|---|---|
| a. Eisenbahnen mit täglich wenigstens dreimaligem Postverkehr . . . . . | 278 | 285 |
| b. Dampfbootfahrten, welche zum Posttransport benuzt werden . . . . . | 100 | 100 |
| c. Postkurse: a. 3 oder mehrmal täglich . . | $121^4/_8$ | $131^6/_8$ |
| b. 2 Mal täglich . . . . . | 365 | $397^6/_8$ |
| c. 1 " " . . . . . | $640^4/_8$ | $627^6/_8$ |
| d. 4 Mal wöchentlich im Winter und 1 Mal täglich im Sommer | $4^2/_8$ | — |
| e. 3 Mal wöchentlich im Sommer | $1^6/_8$ | $1^6/_8$ |
| zusammen | 1511 | 1544 |

Nachstehende Zusammenstellung bietet einen Ueberblik über die Bewegung auf den im Postdienst befahrenen Kursstreken nach ihrer Ausdehnung in Wegstunden seit dem Entstehen der größern Eisenbahnen vom Jahr 1854 bis und mit 1868.

| Jahre. | Anzahl der Kurse. | 1. Eisenbahnen mit täglich wenigstens 3maligem Postverkehr. | 2. Dampfbootfahrten, welche zum Posttransport benuzt werden. | 3. Postkurse ein- oder mehrmals täglich hin und her. | Total der Wegstunden. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1854 | 209 | $8^{10}/_{16}$ | — | 1176 | $1184^{10}/_{16}$ |
| 1855 | 248 | $43^{14}/_{16}$ | — | 1234 | $1277^{14}/_{16}$ |
| 1856 | 244 | $70^{15}/_{16}$ | — | 1143 | $1213^{15}/_{16}$ |
| 1857 | 265 | $107^{10}/_{16}$ | — | $1158^{4}/_{8}$ | $1266\ ^{2}/_{16}$ |
| 1858 | 261 | $147\ ^{3}/_{16}$ | — | $1085^{2}/_{8}$ | $1232\ ^{7}/_{16}$ |
| 1859 | 265 | $196^{12}/_{16}$ | — | $1018^{7}/_{8}$ | $1215^{10}/_{16}$ |
| 1860 | 279 | 225 | 48 | 1011 | 1284 |
| 1861 | 278 | 231 | $53^{5}/_{8}$ | $1014^{2}/_{8}$ | $1298^{14}/_{16}$ |
| 1862 | 306 | 244 | 75 | $1011^{6}/_{8}$ | $1330^{12}/_{16}$ |
| 1863 | 318 | 247 | $80^{1}/_{8}$ | $1018^{2}/_{8}$ | $1345\ ^{6}/_{16}$ |
| 1864 | 340 | 274 | 83 | 1031 | 1388 |
| 1865 | 368 | 278 | 92 | 1052 | 1422 |
| 1866 | 393 | 278 | 100 | 1112 | 1490 |
| 1867 | 417 | 278 | 100 | 1133 | 1511 |
| 1868 | 438 | 285 | 100 | 1159 | 1544 |

In den von der schweizerischen Postverwaltung auf fremdem Gebiet unterhaltenen Kursen sind im Berichtsjahr einige Aenderungen eingetreten. Infolge Eröffnung der Eisenbahn zwischen Delle-Montbéliard am 29. Juni sind die Kurse Porrentruy-Montbéliard und Porrentruy-Belfort eingegangen und dafür drei Kurse zwischen Porrentruy-Delle erstellt worden. Auf italienischem Gebiete ist der Mailänderkurs Chur-Colico wegen mangelhaftem Anschluß an die Dampfboote auf dem Comersee am 1. Januar bis an die Eisenbahnstation Lecco ausgedehnt worden.

Französisches Gebiet berühren gegenwärtig 8 Kurse auf Wegstreken von 9 Stunden, italienisches Gebiet 10 Kurse auf Wegstreken von $43^{5}/_{8}$ Stunden und badisches Gebiet 2 Kurse auf Wegstreken von $1^{6}/_{8}$ Stunden.

Die Postverwaltung unterhält demnach 20 Kurse auf Wegstreken von 54 Stunden, welche theilweise fremdes Gebiet durchlaufen und

deren Ertrag mit Ausnahme von 3 Kursen, welche auf Rechnung der betreffenden Postführer ausgeführt werden, in die hierseitige Postkasse fällt.

An die Kosten der auf französischem Gebiet kursirenden Postdienste bezahlt die französische Verwaltung einen nach der Länge der Gebietsstrecke berechneten Beitrag. Die italienische Verwaltung dagegen bezahlt nur an die Kosten der Kursverlängerung von Colico nach Lecco einen Beitrag.

Dagegen werden von der französischen Postverwaltung 6 und von der österreichischen 8 Postkurse zum Brieftransport unterhalten, welche strekenweise das schweizerische Gebiet berührend und an deren Transportkosten von der hierseitigen Postverwaltung, laut bestehenden Verträgen, ein verhältnißmäßiger Kostenbeitrag bezahlt wird.

## 5. Anzahl der Poststationen, Postpferdhalter, Postillone und Kondukteure.

| Postkreise. | Poststationen. | Postpferdhalter. | Postillone. | Kondukteure. |
|---|---|---|---|---|
| Genf . . . . . | 10 | 8 | 9 | 4 |
| Lausanne . . . . | 68 | 34 | 102 | 36 |
| Bern . . . . . | 50 | 33 | 74 | 22 |
| Neuenburg . . . | 58 | 38 | 84 | 28 |
| Basel . . . . . | 31 | 19 | 48 | 10 |
| Aarau . . . . . | 30 | 21 | 35 | 11 |
| Luzern . . . . . | 39 | 19 | 69 | 13 |
| Zürich . . . . . | 58 | 42 | 65 | 25 |
| St. Gallen . . . | 45 | 21 | 62 | 22 |
| Chur . . . . . | 44 | 25 | 98 | 16 |
| Bellenz . . . . | 21 | 18 | 33 | 10 |
| Im Jahr 1868 | 454 | 278 | 679 | 197 |
| " " 1867 | 446 | 270 | 644 | 211 |

Postillone wurden mit Prämien bedacht:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1) | Für gutes Dienstverhalten | I. Klasse à Fr. 20 . . . . | | 83 |
| 2) | " " " | II. " " " 10 . . . . | | 131 |
| 3) | " " Posthornblasen | I. " " " 20 . . . . | | — |
| 4) | " " " | II. " " " 10 . . . . | | 1 |
| | | | zusammen | 215 |

Wegen Dienstfehlern unter verschiedenen Umständen wurden fünf Postillone vom Postdienst ausgeschlossen.

Die Zahl der Kondukteure wurde infolge einer gedrängtern Organisation des Kondukteurdienstes und Uebertragung desselben beim Bahn- und Schiffpostdienst an Postbeamte, erheblich reduzirt und infolge dessen die bezüglichen Ausgaben an fixen Besoldungen um nahezu Fr. 20,000 per Jahr vermindert.

6. Anzahl der verwendeten postamtlichen Fuhrwerke.

An postamtlichen Fuhrwerken wurden verwendet:

| | 1867. | 1868. |
|---|---|---|
| Für reguläre Kurse | 451 | 468 |
| Für außerordentlichen und Beiwagendienst | 500 | 555 |
| An Wagen | 951 | 1023 |
| „ Schlitten | 539 | 551 |
| Total | 1490 | 1574 |

Im Berichtsjahre wurden

| | | | |
|---|---|---|---|
| neu angeschafft: | Wagen | 82 | |
| | Schlitten | 16 | |
| | | | 98 |
| als unbrauchbar beseitigt: | Wagen | 10 | |
| | Schlitten | 4 | |
| | | | 14 |
| Vermehrung im Jahr 1868 | | | 84 |

An Wagen und Schlitten waren auf 1. Januar 1869 vorhanden:

| | | |
|---|---|---|
| 2plätzige Cabriolets | 241 | Stük. |
| 3 „ Chars de côté | 27 | „ |
| 4 „ Wagen | 100 | „ |
| 5 „ „ | 48 | „ |
| 6 „ „ | 158 | „ |
| 7 „ „ | 18 | „ |
| 8 „ „ | 71 | „ |
| 8 „ Pavillonwagen | 10 | „ |
| 9 „ Wagen | 5 | „ |
| 10 „ „ | 39 | „ |
| Fourgons, 1 und 2spännig | 51 | „ |
| 4plätzige Omnibus | 32 | „ |
| 6 „ „ | 99 | „ |
| 7 „ „ | 13 | „ |
| 8 „ „ | 26 | „ |
| 9 „ „ | 21 | „ |
| 10 „ „ | 5 | „ |
| 11 „ „ | 11 | „ |
| 12 „ „ | 23 | „ |
| 13 „ „ | 8 | „ |
| Wagengestelle | 17 | „ |
| Total der Wagen | 1023 | Stük. |
| „ „ Schlitten | 551 | „ |

Hievon standen bis Ende Jahres unter Aufsicht des Traininspektors für die Ostschweiz:

| | |
|---|---|
| Wagen . . . . . | 551 |
| Schlitten . . . . . | 353 |

unter Aufsicht des Traininspektors der Westschweiz:

| | |
|---|---|
| Wagen . . . . . | 343 |
| Schlitten . . . . . | 138 |

und unter direkter Aufsicht des Kursbüreau:

| | |
|---|---|
| Wagen . . . . . | 129 |
| Schlitten . . . . . | 60 |

Da die Stelle eines Traininspektors der Westschweiz aufgehoben wurde, wird eine andere Organisation des Trainwesens Plaz greifen, welche im Jahresbericht von 1869 des Nähern erörtert werden wird.

## 7. Extraposten.

Für Beförderung der Extraposten wurden durch die Postpferdhalter oder zu deren Handen eingenommen:

| | |
|---|---|
| im Jahr 1868 . . . . . | Fr. 42,817. 40 |
| „ „ 1867 . . . . . | „ 34,480. 70 |
| Vermehrung im Jahr 1868 . . | Fr. 8,336. 70 |

Diese Einnahmen vertheilen sich auf folgende Postkreise:

| | 1867. | 1868. |
|---|---|---|
| Lausanne . . . | Fr. 1,936. 10 | Fr. 1,727. 90 |
| Neuenburg . . . | „ — — | „ 33. — |
| Luzern . . . . | „ 654. 10 | „ 309. 35 |
| Chur . . . . . | „ 30,820. 80 | „ 40,094. 05 |
| Bellenz . . . . | „ 1,069. 70 | „ 653. 10 |
| Total | Fr. 34,480. 70 | Fr. 42,817. 40 |

Bezüglich des Extrapostdienstes können wir nur das im leztjährigen Bericht Gesagte bestätigen.

Die Postverwaltung hat nämlich kein direktes Interesse, den Extrapostdienst zu fördern; derselbe ist auch nur noch im Postkreis Chur, auf den bündnerischen Routen, von einiger Bedeutung; dessen gänzliche Aufhebung würde aber wahrscheinlich nicht zum Vortheil der Postverwaltung ausfallen.

## 8. Kartenschlüsse.

### a. Im Innern der Schweiz.

Die täglich im internen schweizerischen Postverkehr zur Auswechslung kommenden Kartenschlüsse belaufen sich:

| | Briefpost. | Fahrpost. |
|---|---|---|
| Ende Dezember 1868 auf . . . . | 12,631 | 13,405 |
| " " 1867 " . . . . | 12,887 | 13,494 |
| Verminderung i. J. 1868 | 256 | 89 |

Die Verminderung der Kartenschlüsse gegenüber dem Vorjahre erklärt sich aus dem Umstande, daß in Folge Ausdehnung des fahrenden Postdienstes eine Anzahl Sendungen zwischen stationären Poststellen aufgehoben und durch die fahrenden Büreaux vermittelt werden konnten.

Ueber den Verkehr dieser lezteren finden sich die näheren Angaben unter der Rubrik „Fahrende Büreaux".

b. Verkehr mit dem Auslande.

| | Briefpost. Von den schweizerischen Poststellen | | Fahrpost. Von den schweizerischen Poststellen | |
|---|---|---|---|---|
| | versandt. | empfangen. | versandt. | empfangen. |
| Frankreich . . . . | 133 | 122 | 30 | 25 |
| Italien . . . . . | 59 | 57 | 13 | 12 |
| Belgien . . . . . | 10 | 8 | — | — |
| Spanien . . . . | 3 | 5 | — | — |
| Oesterreich . . . . | 40 | 47 | 31 | 27 |
| Baden . . . . . | 113 | 113 | 79 | 76 |
| Bayern . . . . . | 37 | 43 | 30 | 37 |
| Württemberg . . . | 43 | 42 | 39 | 35 |
| Norddeutscher Bund . | 33 | 30 | 15 | 16 |
| Niederlande . . . | 5 | 4 | — | — |
| Amerika . . . . | 1 | 2 | — | — |
| Total auf Ende Dez. 1868 | 477 | 473 | 237 | 228 |
| " " " " 1867 | 433 | 423 | 239 | 242 |
| Vermehrung im Jahr 1868 | 44 | 50 | — | — |
| Verminderung im Jahr 1868 | — | — | 2 | 14 |

Die Vermehrung der Briefkartenschlüsse im Versandt und Empfang erklärt sich einerseits aus den vermehrten Relationen, sowohl mit dem Postgebiet des norddeutschen Bundes, mit den Niederlanden und Amerika, infolge Ausführung der neuen Postverträge auf 1. September, und andererseits aus der nothwendigen Vermehrung der Sendungen mit Frankreich wegen Eröffnung der Bahnlinie Delle-Montbéliard.

Die Abnahme der Fahrpostsendungen erzeigt sich namentlich im Verkehr mit Baden und rührt daher, daß infolge Ausdehnung der Fahrpostumspedition auf den fahrenden Büreaux Badens eine Anzahl

von Sendungen zwischen beidseitigen stationären Büreaux aufgehoben werden konnten.

### Instradirungsverhältnisse.

Obwohl sich dieselben mit der Vermehrung der direkten Relationen und bei dem häufigen Wechsel des Personales auf den fahrenden Büreaux etwas schwieriger gestalten, so wurde dieser Dienstzweig nichtsdestoweniger während dem Berichtsjahre in befriedigender Weise besorgt, indem nur wenige Anstände wegen irriger Leitung von Korrespondenzen vorkamen. Da wo sich solche erzeigten, waren zum größten Theile undeutliche oder ungenügende Adressen die Veranlaßung. Der Instradirungsdienst mit dem Auslande wurde durch Aufstellung von Spezialinstradirungsübersichten regulirt.

## 9. Fahrende Postbüreaux.

Dieser Dienstzweig bildet unstreitig einer der wichtigsten Faktoren des schweizerischen Kurswesens, nicht allein durch seine Ausdehnung auf das nahezu ganze Gebiet der schweizerischen Eisenbahnen und einzelne Dampfschiffverbindungen, als auch durch dessen Vermittelung des weitaus größten Theiles des Brief- und Fahrpostverkehres. Es erscheint daher die am Schlusse des Jahres 1867 getroffene Verfügung, diesen Dienstzweig versuchsweise der speziellen Aufsicht und Leitung eines besondern Inspektorates zu unterstellen, um so gerechtfertigter, als eben die bis dahin nur nebenbei mit dieser Geschäftsführung betraute Oberpostkontrole durch eigene Arbeiten und Geschäfte allzusehr in Anspruch genommen ist, als daß sie sich diesem immer noch in seiner Entwikelung begriffenen Geschäftszweige in gebührendem Maße widmen konnte.

### 1. Veränderungen im fahrenden Postdienst.

Als hauptsächlichste Veränderungen und Verbesserungen im Dienste der fahrenden Postbüreaux erwähnen wir folgende:

1) Definitive Ausführung des versuchsweise auf 15. Dezember 1867 begonnenen Fahrpostumspeditionsdienstes auf der Linie Bern-Romanshorn, vom 1. Januar 1868 an.
2) Einführung von 3 Schiffspostkursen auf dem Zürichsee mit Brief- und Fahrpostumspeditionsdienst auf 1. Januar 1868.
3) Ausdehnung des Fahrpostumspeditionsdienstes auf einige Eisenbahnkurse zwischen Basel und Olten, vom 1. März 1868 an.
4) Einführung einer neuen Kondukteurdienstorganisation zwischen Bern, Biel, Basel, Aarau, Zürich und Romanshorn, in Uebereinstimmung mit den Bahnpostkursen mit gleichzeitiger Ausführung eines verbesserten Uebergabsmodus im Bahnpost- und Eisenbahn-

verkehr auf Grundlage von Haupt- und Spezialfrachtzetteln, vom 1. März 1868 an.

5) Erweiterung des Bahnpostdienstes zwischen St. Gallen und Winterthur von zwei auf vier tägliche Kurse mit Brief- und Fahrpostumspeditionsdienst, vom 1. April 1868 an.

6) Vom gleichen Zeitpunkte an Ausdehnung des Fahrpostumspeditionsdienstes auf den Bahnpostkurs Aarau-Thun.

7) Auf 1. Mai 1868 Ausdehnung des Bahnpostdienstes auf einen weitern Bahnzug zwischen Genf und St. Maurice, so wie von Yverdon bis Neuenburg, infolge veränderter Fahrtordnung der Westbahnen.

8) Auf 1. Juni 1868 Ausdehnung des Bahnpostdienstes auf die bisher noch nicht bediente Linie zwischen Winterthur und Schaffhausen.

9) Auf 1. Juni 1868 Erweiterung des Schiffspostdienstes auf dem Zürich- und Luzernersee mit gleichzeitiger Reduktion des Kondukteurpersonales.

10) Auf den gleichen Zeitpunkt Ausdehnung des Bahnpostdienstes im Kurs Nr. 34 Chur-Zürich nach Glarus während des Sommers.

11) Auf 1. Juli 1868 Einführung eines neuen Bahnpostkurses Genf-Villeneuve für die Dauer des Sommers.

12) Ausdehnung des Fahrpostumspeditionsdienstes auf einzelne Schiffskurse des Luzernersees auf 1. Juli 1868.

13) Auf 1. September 1868 Inkrafttreten eines neuen, in der Folge dieses Berichtes näher erwähnten Entschädigungsmodus, für den Dienst der fahrenden Büreaux.

14) Auf den gleichen Zeitpunkt Vermehrung des Bahnpostpersonales auf der Linie Basel-Olten, infolge Inkrafttreten der neuen Postverträge mit Amerika, den deutschen Staaten und den Niederlanden und wegen daherigem vermehrtem Speditionsdienste.

15) Vom 27. September bis 22. November 1868 Eintritt eines veränderten provisorischen Bahnpostdienstes auf der Rheinthal- und Wallenseelinie, infolge eingetretener Ueberschwemmungen.

16) Auf 15. Oktober 1868, als dem Zeitpunkte des Eintrittes der Winterfahrtordnung, Einstellung der für die Dauer des Sommerdienstes erstellten Bahn- und Schiffspostkurse.

17. Auf den gleichen Zeitpunkt Beschränkung des Bahnpostkurses Genf-Sitten IV auf einen solchen Genf-St. Maurice und Kreirung eines neuen Doppelkurses zwischen Siders und Bouveret, infolge Eröffnung der Bahnstreke Sitten-Siders.

18) Auf den gleichen Zeitpunkt Vereinigung des Schiffspostdienstes

auf dem Luzernersee mit dem Bahnpostdienste zwischen Luzern und Olten zum Zweke einer vermehrten Beschäftigung des Schiffspostpersonales.

19) Auf den gleichen Zeitpunkt Einführung der Steinkohlen, resp. Cozbeheizung, in theilweiser Erszezung der Holzfeuerung auf den Bahnposten.

20) Auf 1. November 1868 Ausdehnung des Fahrpostumspeditionsdienstes auf den Bahnpostkurs zwischen Neuenburg und Pontarlier.

2. Bestand der fahrenden Postbüreaux auf Ende 1868.

Während des Sommers 1868 haben
die Bahnposten täglich 8560 Kilometer und
„ Schiffsposten „ 672 „

somit total täglich 9232 Kilometer durchlaufen,
gegenüber im Sommer 1867, wo die Bahnposten täglich 7938 Kilometer
und die Schiffsposten „ 425,6 „

somit im Total täglich 8363,6 Kilometer befahren haben.

Auf Ende des Berichtsjahres erzeigt sich nunmehr folgender Bestand:

a) Bahnposten.

| | | Durchlaufene Kilometer per Tag. |
|---|---|---|
| 1. | Culoz-Genf-Culoz | 134 |
| 2. | Genf-St. Moriz-Genf | 228 |
| 3. | Genf-St. Moriz-Genf | 228 |
| 4. | St. Moriz-Genf-St. Moriz | 228 |
| 5. | St. Moriz-Genf-St. Moriz | 228 |
| 6. | Siders-Bouveret (Doppelkurs) | 320 |
| 7. | Yverdon-Lausanne-Neuenburg-Lausanne-Yverdon | 230 |
| 8. | Lausanne-Bern-Lausanne | 196 |
| 9. | Lausanne-Bern-Lausanne | 196 |
| 10. | Freiburg-Lausanne-Bern-Freiburg | 196 |
| 11. | Bern-Lausanne-Bern | 196 |
| 12. | Bern-Lausanne-Bern über Biel | 280 |
| 13. | Pontarlier-Bern-Pontarlier | 234 |
| 14. | Neuenburg-Pontarlier-Neuenburg | 104 |
| 15. | Bern-Romanshorn-Bern | 432 |
| 16. | Bern-Romanshorn | 216 |
| 17. | Romanshorn-Bern | 216 |
| | Uebertrag | 3,862 |

| | | Durchlaufene Kilometer per Tag. |
|---|---|---|
| | Uebertrag | 3,862 |
| 18. | Zürich=Bern=Zürich | 264 |
| 19. | Zürich=Romanshorn=Bern | 300 |
| 20. | Bern=Romanshorn=Zürich | 300 |
| 21. | Aarau=Thun=Bern=Thun=Aarau | 288 |
| 22. | Biel=Herzogenbuchsee (Doppelkurs) | 152 |
| 23. | Herzogenbuchsee=Biel " | 152 |
| 24. | Basel=Olten (3maliger Kurs) | 287 |
| 25. | Olten=Basel (Doppelkurs) | 123 |
| 26. | Luzern=Olten " | 220 |
| 27. | Luzern=Olten " | 220 |
| 28. | Luzern=Zürich " | 248 |
| 29. | Luzern=Zürich " | 248 |
| 30. | Winterthur=St. Gallen (Doppelkurs) | 232 |
| 31. | St. Gallen=Winterthur " | 232 |
| 32. | St. Gallen=Chur=St. Gallen | 216 |
| 33. | Zürich=Sargans=Zürich | 260 |
| 34. | Chur=Zürich=Chur | 260 |
| 35. | Chur=Zürich=Chur | 260 |
| 36. | Schaffhausen=Winterthur (3maliger Kurs) | 186 |
| | Total, | 8,256 |

b) Schiffsposten.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Luzern=Flüelen=Luzern I. Kurs | 86 |
| 2. | Luzern=Flüelen=Luzern II. Kurs | 86 |
| 3. | Luzern=Flüelen=Luzern III. Kurs | 86 |
| 4. | Rappersweil=Zürich (Doppelkurs I.) | 115 |
| 5. | Rappersweil=Zürich (Dppelkurs II.) | 115 |
| 6. | Richtersweil=Zürich (Doppelkurs) | 96 |

Total der täglich befahrenen Kilometer

| | | |
|---|---|---|
| a. im Bahnpostdienst | 8256 | |
| b. " Schiffspostdienst | | 584 |

Gegenüber diesem Bestande durchliefen auf Ende des Jahres 1867: a. die Bahnposten 7601

b. die Schiffsposten 172,8

Somit Zunahme im Jahr 1868 von Kilometer 655 411,2

oder zusammen von 1066,2 Kil.

Die Entwiklung des schweizerischen Bahn- und Schiffspostdienstes seit seiner Einführung geschah in folgender Weise:

Es wurden täglich befahren:

| | | | Kilometer. | Zunahme. Kilom. | Abnahme. Kilom. |
|---|---|---|---|---|---|
| Auf Ende | 1857 | Bahndienst | 67,2 | — | — |
| | | Schiffsdienst | 86,4 | — | — |
| " " | 1858 | Bahndienst | 201,6 | 134,4 | — |
| | | Schiffsdienst | 86,4 | — | — |
| " " | 1859 | Bahndienst | 750,7 | 549,1 | — |
| | | Schiffsdienst | 86,4 | — | — |
| " " | 1860 | Bahndienst | 1466,4 | 715,6 | — |
| | | Schiffsdienst | 86,4 | — | — |
| " " | 1861 | Bahndienst | 1898,4 | 432 | — |
| | | Schiffsdienst | 86,4 | — | — |
| " " | 1862 | Bahndienst | 2689,2 | 790,8 | — |
| | | Schiffsdienst | 172,8 | 86,4 | — |
| " " | 1863 | Bahndienst | 3814,8 | 1125,6 | — |
| | | Schiffsdienst | 172,8 | — | — |
| " " | 1864 | Bahndienst | 5164,8 | 1350 | — |
| | | Schiffsdienst | 172,8 | — | — |
| " " | 1865 | Bahndienst | 5158,8 | — | 6 |
| | | Schiffsdienst | 172,8 | — | — |
| " " | 1866 | Bahndienst | 6541 | 1382,2 | — |
| | | Schiffsdienst | 172,8 | — | — |
| " " | 1867 | Bahndienst | 7601 | 1060 | — |
| | | Schiffsdienst | 172,8 | — | — |
| " " | 1868 | Bahndienst | 8256 | 655 | — |
| | | Schiffsdienst | 584 | 411,2° | — |

Wenn diese progressiv zunehmende Entwiklung des Bahn- und Schiffspostdienstes der sich hin und wieder geltend machenden Ansicht für Reduktion desselben gerade zuwiderläuft, so muß die Ursache dieser Erscheinung einerseits in der Nüzlichkeit und Zwekmäßigkeit und andererseits aber auch in der Nothwendigkeit selbst gesucht werden.

Der Zwek oder die Aufgabe des fahrenden Speditionsdienstes besteht bekanntermaßen darin, daß in erster Linie die bis zum lezten Momente eines Postabganges zur Spedition aufkommenden und nach unzählig verschiedenen Oertlichkeiten bestimmten Postgegenstände behufs Vermeidung von Verspätungen infolge wiederholter Umspedition durch stationäre Poststellen schon während der Fahrt eines Eisenbahn- oder Dampfschiffkurses behandelt und unverzüglich und meistentheils direkte

ihren Bestimmungen zugeführt werden, und daß sodann in zweiter Linie die Distributionen der Postgegenstände am Bestimmungsorte während der Fahrt vorbereitet und somit auch wesentlich beschleunigt werden.

Man wird nun allerdings einwenden wollen, daß der gleiche Zweck durch Einführung direkter Sendungen zwischen stationären Poststellen unter sich ebenfalls erreicht werden könne, und daß alle Speditionen, welche nicht mit einem entsprechenden Distributions- oder Bestelldienste im Einklange stehen, überflüssig und daher zwecklos seien. In Beziehung auf den ersten Punkt ist indessen nicht außer Acht zu lassen, daß bei einer Speditionsweise mittelst direkter Sendungen, wenn solche ihrem Zwecke auch nur annähernd entsprechen soll, eine so unzählige Menge neuer direkter Sendungen erstellt werden müßten, daß abgesehen von dem hiedurch nothwendig werdenden, höchst kostspieligen vermehrtem Materialaufwande, deren Beförderung und Besorgung mit Schwierigkeiten, Irrthümern und Gefahr verbunden wäre. Ueberdies müßte bei einer derartigen Speditionsweise auf einen wesentlichen Vortheil, den die fahrenden Postbüreaux durch die Ermöglichung einer Korrespondenzaufgabe bis zum Momente der Abfahrt gewähren, verzichtet werden, indem der Abschluß von direkten Sendungen je nach Umständen von $^1/_2$—1 Stunde vor Abgang eines Postzuges stattfinden müßte. Daß das Publikum diesen Vortheil zu Nutzen zieht, beweisen die täglich oft in großer Anzahl in die Briefschalter der fahrenden Büreaux eingelegten Korrespondenzen und Zeitungen.

Was sodann den zweiten Punkt der Einwendung anbelangt, daß alle Speditionen, welche nicht mit einem Vertragdienst im Einklange stehen, überflüssig und zwecklos seien, so darf nicht vergessen werden, daß, wie dem Publikum die Berechtigung eingeräumt wird, seine Postgegenstände zu jeder beliebigen Büreauzeit aufzugeben, demselben in gleicher Weise auch die Möglichkeit einer Selbstabholung seiner einlangenden Postgegenstände gewährt werden muß. Es ist daher unter Distribution nicht allein die postalische Vertragung oder Bestellung, sondern überhaupt die Möglichkeit der Aushingabe eines Gegenstandes zu verstehen. Die Geschäftsleute richten sich immer mehr nach den bestehenden Kurszeiten und holen ihre Korrespondenzen gerne selbst ab, um desto schneller in deren Besiz zu gelangen. Die Erfahrung lehrt zur Genüge, daß mit der erleichterten Benuzung und der Vermehrung der Verkehrsgelegenheiten auch die Zunahme des Verkehrs selbst Hand in Hand geht, und es wäre ein unverantwortlicher Rükschritt, wenn die Postverwaltung die Eisenbahnen und Dampfschiffe nicht in vollem Umfange für ihren postalischen Verkehr benuzen würde. Wenn wir zwar auch zugeben müssen, daß nicht alle der gegenwärtig bestehenden Bahnpostkurse absolut dringendes Bedürfniß für den Lokalverkehr der betreffenden Gegend sind, welche sie durchfahren, so macht sich nichts desto

weniger deren Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit, wie wir sofort zeigen werden, in einer andern Richtung geltend. Gesetzt nämlich, es würden die dermaligen Lokalbahnpostkurse auf den nicht besonders verkehrreichen, zumeist agrikolen Gegenden durchziehenden Routen zwischen Biel und Herzogenbuchsee, Olten-Luzern, Winterthur-Schaffhausen ꝛc. nicht bestehen, so würde nicht allein eine Menge stationärer Poststellen, sondern auch die zwischen Bern und Romanshorn kursirenden Bahnposten direkte Sendungen nach allen denjenigen Orten abzufertigen und von denselben zu empfangen haben, mit welchen die fraglichen Lokalbahnpostkurse gegenwärtig in direktem Verkehr stehen und deren Zahl sich bei einem einzigen Kurs in bloß einer Richtung berechnet auf circa 60 in Versandt und eben so viel in Empfang belaufen würden, was zu erledigen bei der knapp zugemessenen Zeit der Bahnpostspeditionen geradezu in den Bereich der Unmöglichkeit fällt. Es erfordert somit sowohl die Vereinfachung als auch das Interesse eines sichern, richtigen und beschleunigten Speditionsdienstes die Erstellung von Influenzbahnpostkursen.

In gleicher Weise wie aber auch beim Wegfall des einen oder andern der betreffenden Bahnpostkurse eine Verspätung der Postgegenstände in Folge nothwendig werdender Umspedition auf stationären Zwischenpoststellen eintreten müßte, so würden auch die bei Eisenbahnstationen ein- und ausmündenden Lokalpostkurse in Beziehung auf die Passagierfrequenz einen wesentlichen Nachtheil erleiden, indem deren sofortige Abfertigung nach Ankunft des influirenden Eisenbahn- oder Dampfbootkurses nicht mehr möglich wäre, sondern vorerst die Beendigung der Umspedition abgewartet werden müßte. Ebenso wäre in umgekehrter Richtung eine wesentlich frühere Abfertigung der Postkurse behufs früherem Eintreffen am Influenzorte nothwendig, was sowohl auf die Reisendenfrequenz, als auch auf den Brief- und Fahrpostverkehr wegen Verkürzung der Anmeldungs- und Aufgabezeit von nachtheiligem Einflusse sein müßte. Im Weitern darf sodann nicht außer Acht gelassen werden, daß mit der Vermehrung der Bahnpostkurse auch der Speditionsdienst in Folge gleichmäßiger Vertheilung der zur Spedition gelangenden Postgegenstände wesentlich erleichtert und gesichert worden ist, was namentlich auf denjenigen Linien von Vortheil erscheint, wo die dermalen vertragsmäßig zulässige Bahnpostwagengattung oft kaum für den Briefpostverkehr den nöthigen Raum gewährt. Würde z. B. auf irgend einer Linie, wo gegenwärtig 4 und mehr tägliche Bahnpostkurse bestehen, ein einziger davon aufgehoben werden, so würden die dem nächstfolgenden Kurse auffallenden Postgegenstände in den dermaligen Bahnpostwagen oft kaum untergebracht, geschweige denn mit Sicherheit umspedirt und behandelt werden können. Nur mit der Ausdehnung des fahrenden Postdienstes und dem gehörigen Ineinandergreifen der Haupt- und Zweigkurse kann einer allzugroßen Anhäufung und Stokung

des Verkehres vorgebeugt und die Postverwaltung der sonst nothwendig werdenden Erweiterungen der stationären Hauptspeditionslokale, sowie einer Vermehrung des stationären Personals enthoben werden.

Vergleichen wir übrigens den schweizerischen Bahnpostdienst mit demjenigen auswärtiger Staaten, so finden wir, daß z. B. in Baden von Basel in der Richtung nach Heidelberg täglich 4 Bahnposten mit ausschließlichem Brief- und 2 mit ausschließlichem Fahrpostumspeditionsdienst kursiren, und ebenso in Württemberg auf der Linie Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen in allen Zügen mit vereinigtem Brief- und Fahrpostdienst.

Von einer Reduktion des Bahnpostdienstes könnte nur mit der Einführung der Eisenbahnnachtzüge und mit gleichzeitiger Verwendung von vier- anstatt zweiachsiger Bahnpostwägen die Rede sein. Bis dahin aber wäre eine derartige Maxime nicht allein höchst unzweckmäßig, sondern auch mit wesentlichem Nachtheile sowohl für den Postdienst als für den Verkehr selbst verbunden.

### 3. Leistungen der fahrenden Postbüreaux.

Im Ganzen durchliefen:

| | a. die Bahnposten | b. die Schiffsposten |
|---|---|---|
| im Jahre 1868 . . | 2,981,989 Kilometer, | 201,989 Kilometer. |
| Gegenüber im Jahr 1867 mit . . . | 2,683,496 „ | 86,516 „ |
| somit Mehrleistung im Jahr 1868 von . | 298,493 Kilometer, | 115,473 Kilometer. |

Im Jahre 1868 kommen auf den Tag durchschnittlich 8170 Kilometer Bahnpost und 561 Kilometer Schiffspostdienst gegenüber dem Jahre 1867 mit durchschnittlich täglich 7078 Kilometer Bahn und 237 Kilometer Schiffspostdienst.

Die bei sämmtlichen fahrenden Postbüreaux mit Inbegriff der Schiffsbüreaux auf Ende des Berichtsjahres per Tag zur Ausführung gekommenen Brief- und Fahrpostkartenschlüsse gestalten sich gegenüber dem Vorjahre wie folgt:

| | 1868. | 1867. | | |
|---|---|---|---|---|
| Im Empfang | 2770 | 2565 | inländische | Briefkartenschlüsse. |
| | 143 | 111 | ausländische | |
| | 2242 | 1694 | inländische | Fahrpostkartenschlüsse. |
| | 1 | — | ausländische | |
| Im Versandt | 2770 | 2612 | inländische | Briefkartenschlüsse. |
| | 116 | 114 | ausländische | |
| | 2186 | 1707 | inländische | Fahrpostkartenschlüsse. |
| | 7 | — | ausländische | |
| Total Empfang | 5156 | 4370 | Vermehrung im Jahr 1868 | 786 Send. |
| " Versandt | 5079 | 4433 | " " " " | 646 " |

Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre erklärt sich durch die Ausdehnung des Bahn- und Schiffspostdienstes sowohl, als auch durch die Erweiterung des Fahrpostumspeditionsdienstes der fahrenden Büreaux.

Auf den Bahn- und Schiffskilometer repartirt ergeben sich im Empfang 0,6 und im Versandt 0,58 Brief- und Fahrpostsendungen, oder auf die Zeitstunde bei einer Fahrgeschwindigkeit von 28,8 Kilometer (6 Wegstunden) 17,3 empfangene und 16,7 versandte Sendungen, welches Resultat, wenn auf die befahrenen Bahnkilometer (ohne die Schiffskilometer) allein repartirt demjenigen des Vorjahres gleichzustehen kommt.

Vergleichsweise führen wir an, daß auf der Streke Basel-Heidelberg (34 Meilen oder 51 Stunden) durchschnittlich per Kurs 58 Briefkartenschlüsse zur Abfertigung kommen, was somit auf die Zeitstunde bei einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Meilen in der Stunde circa 5 Sendungen ergibt, während auf der Streke Bern-Romanshorn (45 Stunden) in einer Richtung durchschnittlich 65 Brief- und 55 Fahrpostsendungen, somit per Zeitstunde circa 9 Brief- und 7 Fahrpostsendungen zur Abfertigung kommen.

Obwohl zwar die tägliche Besorgung des Bahn- und Schiffspostdienstes in seinem ganzen Umfange eigentlich bloß 59 reguläre und 6 Aushilfsbeamte erfordert, so waren nichtsdestoweniger während dem Berichtsjahre 166 Beamte (gegenüber 137 im Jahre 1867) mehr oder weniger dabei bethätigt, und zwar weitaus der größte Theil abwechslungs- und aushilfsweise. Man ging nämlich hiebei von der Ansicht aus, es liege sowohl im Interesse des Dienstes, als auch in demjenigen des Personals selbst, einen periodischen Dienstwechsel der Bahn- und Schiffspostbeamten mit den Beamten der stationären Büreaux eintreten zu lassen, um für alle Eventualitäten ein möglichst zahlreiches Bahnpostfähiges Personal zu haben.

Da eine Anzahl von Bahnpostkursen theils wegen des starken Brief- und Fahrpostverkehrs, theils aber auch wegen den vermehrten und mehr oder weniger komplizirten Sendungen mit dem Auslande von

2 bis 3 Beamten bedient werden müssen, so beläuft sich die Gesammtzahl der im Jahr 1868 im Bahn- und Schiffspostdienste befahrenen Kilometern auf 4,944,444 oder 1,030,091 Wegstunden gegenüber von 3,716,760 Kilometern im Jahr 1867, in welch' lezter Zahl indessen die im Schiffspostdienste befahrenen Kilometer nicht inbegriffen sind.

Es wurden nämlich auf Ende des Jahres 1868 täglich befahren:

693 Kilometer von 3 Beamten,
8140 " " 2 "
5676 " " 1 "

im Ganzen 14509 Kilometer per Tag mit Inbegriff des Schiffspostdienstes.

Es fallen somit bei einer Verwendung von 65 Beamten, für den fahrenden Postdienst durchschnittlich per Tag 223,2 Kilometer oder 46½ Wegstunden auf den einzelnen Beamten, was bei Annahme einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 6 Wegstunden in der Zeitstunde eine durchschnittliche tägliche Dienstzeit von circa 8 Stunden ausmacht. (In Belgien werden durchschnittlich für je einen Kurs täglich 224, in Baden 225,3 und in Württemberg 232 Kilometer befahren.)

Zur etwelchen Beleuchtung der Leistungen unseres Bahn- und Schiffspostpersonals und der Entwikelung des ambulanten Speditionsdienstes mag hier angeführt werden, daß während im Monat August des Jahres 1867 auf einem täglich befahrenen Gebiete von 4673 Kilometern 65,357 Fahrpoststüke umspedirt wurden, im gleichen Monat des Jahres 1868 auf einer täglich befahrenen Streke von 7670 Kilometern 161,454 Fahrpoststüke zur Umspedition kamen.

Die successive Entwikelung des Fahrpostumspeditionsdienstes der fahrenden Postbüreaux im Jahr 1868 fand in folgender Weise statt.

| | | Täglich befahrene Streke. | | Zahl der umspedirten Fahrpoststüke. |
|---|---|---|---|---|
| Im Monat | Januar | auf 7104 | Kilometern | 118,447 |
| " " | Februar | " 7104 | " | 111,723 |
| " " | März | " 7104 | " | 136,356 |
| " " | April | " 7329 | " | 145,581 |
| " " | Mai | " 7329 | " | 158,186 |
| " " | Juni | " 7497 | " | 152,187 |
| " " | Juli | " 7670 | " | 163,143 |
| " " | August | " 7670 | " | 161,454 |
| " " | September | " 7670 | " | 172,768 |
| " " | Oktober | " 8055 | " | 192,052 |
| " " | November | " 8159 | " | 186,177 |
| " " | Dezember | " 8159 | " | 202,767 |
| | | Total im Jahr 1868 | | 1,900,841 |

was ungefähr 2/5 des gesammten schweizerischen Fahrpostverkehrs ausmacht.

Weitaus der größte Verkehr erzeigt sich auf der Linie Bern-Romanshorn, wo auf den 4 täglichen Kursen allein eine Zahl von 505,088 Stüke fallen, somit auf den einzelnen Kurs, resp. auf eine Beamtenkraft die Zahl von 126,272 Stüke per Jahr oder 350 Stüke per Tag. Nimmt man die Gesammtzahl der nur beim Fahrpostumspeditionsdienst der fahrenden Postbüreaux täglich benöthigten Beamtenkräfte auf 25 an, so ergeben sich durchschnittlich auf die einzelne Beamtenkraft 75,670 Stüke per Jahr oder 210 Stüke per Tag.

Zieht man nunmehr in Betracht, daß ohne Fahrpostumspedition auf den fahrenden Postbüreaux die vorgenannte Zahl von Fahrpoststüken von den stationären Poststellen behandelt werden müßte, und daß abgesehen von den hiedurch entstehenden wesentlichen Verspätungen und den Inconvenienzen durch widerholtes Umladen, nicht allein eine bedeutende Vermehrung der stationären Beamten, sowie auch des Kondukteur- und Pakerpersonals, sondern auch vielerorts eine Erweiterung der Speditionslokale nothwendig würde, so wird man sich von dem erheblichen Vortheile und der Nothwendigkeit dieses Dienstzweiges genügend überzeugen können, und zwar noch um so mehr, als sich derselbe, wie wir in der Folge noch näher zeigen werden, in Beziehung auf die Kosten in einem günstigen Verhältnisse erzeigt.

Für sämmtliche 36 Bahnpostkurse auf Ende des Berichtsjahres (im Sommer 38 Kurse) wurden abwechselnd 38—40 Wagen verwendet, während das Gesammtwagenmaterial mit der im Sommer dieses Jahres erfolgten Ablieferung von 6 neuen Bahnpostwagen sich auf 46 Stüke beläuft.

Während dem Berichtsjahre haben die Bahnpostwagen die Zahl von 2,981,989 Kilometern befahren, was im Durchschnitt per Jahr auf den einzelnen Wagen 64,826 Kilometer (gegenüber von 67,087 Kilometern im Jahr 1867) oder im Tag 180 (gegen 183,8 Kilometer im Vorjahre) ausmacht.

Die höchste Zahl Bahnkilometer, welche ein Wagen durchlief, betrug 101,958 und die niedrigste 15,912 Kilometer.

Auf den verschiedenen Bahngebieten wurden auf Ende des Jahres 1868 im Bahnpostdienste täglich befahren:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Auf der | Paris-Lyon-Méditerranée . | 134 | Kilometer. |
| " " | Suisse occidentale . . . | 2344 | " |
| " " | Ligne d'Italie . . . . | 320 | " |
| " " | Bernischen Staatsbahn . | 200 | " |
| " " | Schweizerische Centralbahn . | 2098 | " |
| " " | " Nordostbahn . | 1754 | " |
| " | den Vereinigten Schweizerbahnen | 1406 | " |
| | im Ganzen | 8256 | Kilometer. |

Für die auf Ende des Jahres 1868 bestehenden 36 Bahnpostkurse sind 46 Wagen vorhanden, von welchen indessen beständig 38 im regulären Dienste, 2 in Hauptreparatur und 2 bis 3 (oft noch mehr) in momentaner Reparatur sich befinden. Wir können uns daher nicht verhehlen, daß das vorhandene Reserve-Wagenmaterial gegenüber den täglichen Leistungen der Wagen viel zu gering ist, und wenigstens noch 6 neue Wagen beigeschafft werden müssen, um Eventualitäten, wie solche bei der lezten Ueberschwemmung im Rheinthale vorgekommen sind, wobei einige Bahnpostwagen für längere Zeit abgeschnitten waren, begegnen zu können.

Ein Vergleich des Wagenmateriales einiger auswärtiger Postverwaltungen wird das Gesagte bekräftigen.

Belgien z. B. besizt für 15 tägliche Kurse mit einer Gesammtausdehnung von 3359 Kilometern neben den im regulären Dienst sich befindlichen 15 Bahnpostwagen 10 Reservewagen für den ordentlichen Abwechslungsdienst und überdieß noch 16 weitere Wagen für Fälle von länger andauernden Hauptreparaturen.

Baden besizt für ein mittelst 22 regulären Wagen täglich befahrenes Bahnpostgebiet 4956 Kilometern ein Vorrathsmaterial von 10 Wagen, und Württemberg für 17 reguläre tägliche Bahnpostkurse mit einer Ausdehnung von 3948 Kilometern ein Reservematerial von 11 zwei und vierachsigen Wagen. Beiläufig führen wir noch an, daß leztgenannte Verwaltung zum Zwecke einer Reorganisation und Ausdehnung ihres Bahnpostdienstes 40 neue Bahnpostwagen in Konstruktion gegeben hat.

Bayern verwendet für 12,900 täglich befahrene Kilometer und 39 Kurse 115 Bahnpostwagen, Reservematerial inbegriffen.

Wenn wir indessen, ungeachtet der Nothwendigkeit einer Wagenvermehrung von einem bezüglichen Kredite für das künftige Jahr abgesehen haben, so geschah solches aus dem Grunde, daß wir vorerst die Frage über die Zweckmäßigkeit, die Vortheile und die Thunlichkeit der Verwendung von größern Wagen, z. B. von vierachsigen oder aber von zweiachsigen mit erweitertem Radstande näher prüfen und die neuesten diesfalsigen Resultate und Erfahrungen auswärtiger Verwaltungen abwarten wollten.

### 4. Kosten der fahrenden Postbüreaux.

Bevor wir zur Detailrechnung der Kosten der fahrenden Postbüreaux übergehen, müssen wir einige Bemerkungen vorausschiken über einen im Monat September dieses Jahres in's Leben getretenen neuen Entschädigungsmodus für den Bahn- und Schiffspostdienst.

Bis Ende August 1868 wurde für den Bahn- und Schiffspostdienst außer der fixen Besoldung noch folgende Extraentschädigungen ausgerichtet:

1. Für jede im Dienst befahrene Wegstunde eine Fahrtentschädigung:
   a) von 4 Rappen für ausschließliche Besorgung des Briefpostdienstes;
   b) von 5 Rappen für Besorgung des Brief- und Fahrpostumspeditionsdienstes durch zwei und mehr Beamte;
   c) von 6 Rappen für vereinte Besorgung des Brief- und Fahrpostumspeditionsdienstes durch bloß einen Beamten.
2. Als Entschädigung für vermehrte auswärtige Verköstigung per Kurs oder per Tag, und zwar entweder:
   a) von Fr. 1. 10 Rpn. für Mittagessen, wenn ein Beamter wenigstens 6 Stunden ununterbrochen außerhalb seines ordentlichen Domizils im Dienste abwesend war, oder
   b) von Fr. 2. 10 Rpn. als Nachtlagergebühr, wenn ein Beamter außerhalb seines ordentlichen Domizils übernachten mußte.

Die Verschiedenheit in der Fahrgeldentschädigung hatte den ursprünglich wohlberechneten Zwek, einerseits dem Fahrpostumspeditionsdienste neben der Briefpost leichtern Eingang und größere Ausdehnung zu verschaffen, andererseits aber auch um das Bahnpostpersonal auf die äußerst nothwendige Zahl zu beschränken.

Mit der Erreichung dieses Zwekes blieben indessen auch etwelche nachtheilige Folgen nicht aus, indem auf der einen Seite mit dem Streben nach materiellem Vortheile öfters die Interessen eines geregelten Dienstes bei Seite gesezt oder vernachläßigt wurden, und andererseits der lokende Nebengewinn aus dem fahrenden Postdienste lezteren vielfach zu einem ausschließlichen Privilegium einer Anzahl von bevorzugten Beamten stempelte und eine periodische Rotation des Gesammtpersonales erschwerte.

Die beträchtlichen Nebeneinnahmen aus der Besorgung des fahrenden Postdienstes hatte denn auch zur Folge, daß das ausschließlich zum Bahnpostdienste bestimmte Personal in Betreff der fixen Besoldungen niedriger gestellt und bei den allgemeinen periodischen Gehaltsrevisionen meistentheils ausgeschlossen blieb, wodurch nothwendigerweise eine besondere Kaste von Beamten entstund, deren Ersezung im Bahn- und Schiffspostdienste oft mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden war.

Zur Hebung dieser Mißverhältnisse und zur Erzielung einer eben so gleichmäßigen als billigen Entschädigung für den Dienst der fahrenden Postbüreaux, verbunden sowohl mit einer wesentlichen Vereinfachung des

Rechnungsmodus, als auch mit einem höchst vortheilhaften periodischen Dienstwechsel des Gesammtpersonals unter sich, hat das Departement auf 1. September dieses Jahres folgende Grundsäze festgestellt:

1. Als Entschädigung für den fahrenden Postspeditionsdienst wird vergütet:
   a) 1 Rappen für jeden im Dienst befahrenen Kilometer;
   b) 1 Fr. per Tag als Mittagessenentschädigung, wenn der Beamte mindestens 6 Stunden ununterbrochen von seinem ordentlichen Domizil im Bahnpostdienste abwesend ist, oder bei früherer Rükkehr daselbst nicht wenigstens 1 Stunde Rastzeit für das Mittagessen hat.
   c) 2 Fr. Nachtlagergebühr (Mittagessen inbegriffen), wenn ein Beamter in einzelnen Fällen ausnahmsweise außerhalb seines ordentlichen Domizils übernachten muß. Jeder Beamte hat sein Domizil an dem ihm von seiner Direktion angewiesenen Orte zu nehmen und zwar in der Regel da, wo der von ihm zu bedienende Kurs täglich ein- und ausmündet;
   d) für diejenigen Kurse, bei welchen der Kondukteurdienst von den Bahn- und Schiffspostbeamten ohne Beeinträchtigung des Dienstes besorgt werden kann, hat hiefür eine nach den Umständen zu bemessende Extraentschädigung von 1 bis auf 2 Rappen per befahrenen Kilometer einzutreten.
2. In der Regel soll spätestens alle vier Wochen ein Dienstwechsel stattfinden und zu diesem Behufe sämmtliches zum Bahnpostdienste taugliche Expeditionspersonal mit dem Dienste der fahrenden Postbüreaux vertraut gemacht werden.
3. Spätestens alle 8 Tage soll jedem Bahnpostbeamten ein Ruhetag gewährt werden.

Von einer Umwandlung der genannten Extraentschädigungen in fixe Gehaltszulagen glaubten wir Umgang nehmen zu sollen, und zwar aus folgenden Gründen:

1) weil gerade in der accessorischen Natur dieser Art von Nebenerwerb das beßte Anspornungsmittel für den fahrenden Postdienst liegt und solcher mehr, als gleichmäßige fixe Gehalte, die gewünschte periodische Rotation der Beamten im fahrenden und stationären Postdienste ermöglicht, und weil sodann
2) von einer fixen Gehaltszulage erst dann die Rede sein kann, wenn einmal die Fahrtordnungen der Eisenbahnen und Dampfschiffe eine unveränderliche Organisation des fahrenden Postdienstes ermöglicht.

Da dieser neue Entschädigungsmodus eine jährliche Ausgabenverminderung von circa Fr. 12,000 (die Ausgabenverminderung von circa Fr. 20,000 in Folge wesentlicher Reduktion des Kondukteurpersonales nicht mitgerechnet) auf dem Budget für außerordentliche Gehaltszulagen zur Folge hat, so wurde dann auch ein Theil dieser Ersparniß mit Fr. 6040 zu einer nachträglichen Gehaltsausgleichung derjenigen Bahn- und Schiffspostbeamten verwendet, welche bei der allgemeinen Gehaltsrevision entweder gar nicht, oder aber nur in geringem Maße bedacht worden sind.

Uebergehend nunmehr zu den Kosten für den Bahn- und Schiffspostdienst, so gestalten sich dieselben folgendermaßen:

I. Außerordentliche Vergütungen an das Bahn- und Schiffspostpersonal.

a. An Fahrgeldern

| | | | |
|---|---|---|---|
| bis Ende August | für 93,502 Stunden zu 4 Rp. | Fr. | 3,740. 08 |
| | „ 382,262 „ „ 5 „ | „ | 19,113. 10 |
| | „ 179,860 „ „ 6 „ | „ | 10,791. 60 |
| vom 1. Sept. an | für 1,697,735 Kilometer zu 1 Rp. | „ | 16,977. 35 |
| Hiezu: an ursprünglich fixen Entschädigungen für den Schiffspostdienst und Besorgung des Kondukteurdienstes auf dem Zürichsee | | „ | 1,806. 90 |
| ferner für außerordentliche Entschädigungen für vermehrte Leistungen und Verköstigungen während der Ueberschwemmung im Rheinthale | | „ | 226. 44 |
| b. An Mittagessenentschädigungen für 10,854 Mittagessen zu Fr. 1. 10 | Fr. 11,939. 40 | | |
| „ 4,330 „ zu Fr. 1 | „ 4,330. — | | |
| | | „ | 16,269. 40 |
| c. An Nachtlagergebühren für 2305 Nachtlager zu Fr. 2. 10 | Fr. 4,840. 50 | | |
| „ 901 „ zu Fr. 2 | „ 1,802. — | | |
| | | „ | 6,642. 50 |
| d. An Entschädigungen für Besorgung des Kondukteurdienstes vom 1. September an | | „ | 351. 47 |
| | | Fr. | 75,918. 84 |

Uebertrag Fr. 75,918. 84

## II. Kosten für die Bahnpostwagen und Schiffsbüreaux.

a. Kosten für ordentlichen Unterhalt und Reparaturen der Wagen zu Fr. 1 per Tag Fr. 15,886. —

b. Kosten für Besorgung, äußere Reinigung und Schmieren der Bahnpostwagen, ½ Rp. per durchlaufener Kilometer (2,981,989 Kil.) „ 14,909. 94

c. Kosten für die Einrichtung, Beheizung und Beleuchtung der Schiffspostbüreaux auf dem Zürichsee, gemäß Vertrag vom 16. Dezember 1867 . . . . . „ 1,600. —

d. Diverse Kosten.

| | | |
|---|---|---|
| 1) Assekuranz des Wagenmaterials | Fr. 1,753. 05 | |
| 2) Beleuchtung der Wagen . . | „ 6,379. 45 | |
| 3) Beheizung der Wagen . . | „ 2,530. 42 | |
| 4) Wagenveränderungen . . | „ 783. 65 | |
| 5) Inneres Reinigen der Wagen | „ 258. 25 | |
| 6) Diverse Anschaffungen (Zündhölzer, Weingeist, Wäsche, zerbrochene Scheiben, Strohmatten ꝛc.) | „ 861. 75. | |
| | | „ 12,566. 57 |
| | | Fr. 44,962. 51 |

Uebertrag Fr. 75,918. 84

| | | |
|---|---|---|
| | Uebertrag Fr. | 75,918. 84 |
| III. Abschreibung auf dem Wagenkapital. | | |
| Restkapital auf Ende Dezember 1868 für 40 Wagen | Fr. 196,614. — | |
| Hiezu 6 neue Bahnpostwägen vom Jahr 1868 zu Fr. 6500 . . | „ 39,000. — | |
| 10 % der Totalsumme von Fr. 235,614. — | „ | 23,561. 40 |
| IV. Verzinsung des Wagenkapitals. | | |
| 4 % von der Summe von Fr. 196,614 | „ | 7,864. 56 |
| Totalkosten der fahrenden Büreaux ohne die fixen Besoldungen der Beamten . . . . . | Fr. | 152,307. 31 |

Die Kosten ad I sind bei den Gehalten der Beamten und jene der Rubrik II unter Postmaterial, Abtheilung III, in Rechnung gebracht, während die Amortisation und Verzinsung des Bahnpostwagenkapitals in den diesfallsigen Operationen bezüglich des übrigen Postmaterials inbegriffen sind.

Die fixen Gehalte der im fahrenden Postdienste verwendeten Beamten können hier nicht mit vollkommener Genauigkeit aufgeführt werden, indem kein besonderes Korps von Bahn- resp. Schiffspostbeamten besteht, sondern das sämmtliche Speditionspersonal der stationären Haupt- und Routenbüreaux je nach Bedürfniß abwechselnd zum Dienste der fahrenden Büreaux verwendet wird.

Der Stand der fahrenden Büreaux erforderte indessen auf Ende des Jahres 1868 circa 65 Beamtenkräfte zu permanentem Dienste, deren fixe Besoldungen sich annähernd in folgender Weise gestalten mögen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Beamter | zu Fr. | 2676 | Fr. 2676 |
| 1 | „ | „ „ | 2520 | „ 2520 |
| 1 | „ | „ „ | 2368 | „ 2368 |
| 1 | „ | „ „ | 2340 | „ 2340 |
| 1 | „ | „ „ | 1920 | „ 1920 |
| 1 | „ | „ „ | 1860 | „ 1860 |
| 2 | Beamte | „ „ | 1800 | „ 3600 |
| 1 | Beamter | „ „ | 1740 | „ 1740 |
| 1 | „ | „ „ | 1680 | „ 1680 |
| 2 | Beamte | „ „ | 1640 | „ 3280 |
| 12 | Beamte | | | Fr. 23,984 Fr. 152,307. 31 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | Beamte | | | Fr. 23,984 | Fr. 152,307. 31 |
| 2 | " | " " | 1620 | " 3240 | |
| 5 | " | " " | 1560 | " 7830 | |
| 5 | " | " " | 1540 | " 7700 | |
| 5 | " | " " | 1500 | " 7500 | |
| 4 | " | " " | 1440 | " 5760 | |
| 5 | " | " " | 1380 | " 6900 | |
| 8 | " | " " | 1320 | " 10560 | |
| 3 | " | " " | 1260 | " 3780 | |
| 10 | " | " " | 1200 | " 12000 | |
| 3 | " | " " | 1140 | " 3420 | |
| 2 | " | " " | 1020 | " 2040 | |
| 1 | Beamter | " " | 900 | " 900 | |
| 65 | | | | | " 95,614. — |

wodurch sich eine annähernde Gesammtausgabe von Fr. 247,921. 31 für den Bahn- und Schiffspostdienst pro 1868 ergibt.

Nach den einzelnen Rubriken kosten die fahrenden Postbüreaux:

| | Per Kilometer. | | Per Wegstunde. | |
|---|---|---|---|---|
| | 1868. | 1867. | 1868. | 1867. |
| | Rp. | Rp. | Rp. | Rp. |
| I. Vergütungen für Bahn- und Schiffsdienst | 2,070 | 2,114 | 9,936 | 10,147 |
| II. a. Unterhalt und Reparatur der Wagen | 0,533 | 0,695 | 2,558 | 3,336 |
| b. Schmieren und Reinigen | 0,500 | 0,500 | 2,400 | 2,400 |
| d. diverse Büreaukosten | 0,421 | 0,228 | 2,020 | 1,094 |
| III. und IV. Amortisation und Verzinsung des Wagenkapitals | 1,020 | 1,082 | 4,896 | 5,191 |
| VI. Fixe Gehalte der Beamten | 3,003 | 3,235 | 14,414 | 15,528 |
| Total | 7,547 | 7,854 | 36,224 | 37,696 |

Auf den Tag berechnet kosten die fahrenden Büreaux (die Schiffsbüreaux inbegriffen), jedoch ohne Mitrechnung der fixen Gehalte, Fr. 406. 50, und es machen deren Gesammtkosten 1,928 % des Totals der Jahresausgaben der Postverwaltung aus.

Die Erhöhung der Ausgabenrubrik d hievon gegenüber dem Vorjahre hat ihren Grund einerseits in der Ausdehnung des Bahnpostdienstes und des Fahrpostumspeditionsdienstes und der daherigen vermehrten Büreaubedürfnisse, namentlich für Beleuchtung, andererseits aber auch in nothwendig gewordenen Abänderungen in den Büreaueinrichtungen und namhafter Kostenübertragungen aus dem Jahr 1867.

Wir hegen indessen die bestimmte Erwartung, daß mit der künftigen allgemeinen Durchführung eines vorderhand probeweise auf einzelnen Kursen eingeführten neuen Beleuchtungsmodus mittelst Oel, anstatt Stearinkerzen, eine namhafte Ausgabenreduktion in dieser Richtung erzielt werden könne.

Da die dermalen zum fahrenden Postdienste verwendeten Beamten beim Nichtbestand von Bahn- und Schiffsposten immerhin, vielleicht sogar in noch größerem Umfange, vorhanden sein müßten, so können denn auch die angeführten Ausgaben an fixen Gehalten nicht als eigentliche Mehrkosten der Postverwaltung angesehen werden.

Von den außerordentlichen Vergütungen fallen im Durchschnitt auf den einzelnen Beamten Fr. 460 per Jahr. Die höchste Entschädigung bezog ein Beamter mit Fr. 1266. 10, während die niedrigste 54 Rp. beträgt.

## H. Beziehungen zu andern Verwaltungen.

Die in unserm Jahresberichte für 1867 unter dieser Abtheilung als bevorstehend erwähnten Abschlüsse von Postverträgen mit den Staaten des norddeutschen Bundes und den drei süddeutschen Staaten sind am 11. April 1868 wirklich in Berlin erfolgt und haben nicht nur den Postverkehr der Schweiz mit diesen Staaten entsprechend gestaltet, sondern auch durch Eröffnung des Transits für geschlossene Briefsendungen, unter annehmlichen Bedingungen, die Möglichkeit gegeben, mit weiter gelegenen Staaten direkte Postverbindungen anzuknüpfen.

Im Verkehr mit den deutschen Staaten ist die Brieffrankotaxe von 20, 30, 40 und 50 Rp. auf den einheitlichen Saz von 25 Rp. herabgegangen; der Brief gilt für einfach bis 15 Gramme, und von da an bis 250 Gramme wird nur die zweifache Brieffrankotaxe mit 50 Rp. erhoben. Für die Drucksachen erfolgte eine Reduktion von 7 Rp. auf 5 Rp. unter Erhöhung des Gewichtes für den einfachen Saz von 15 Grammen auf 40 Gramme; die Waarenmuster sind in die Taxklasse der Drucksachen aufgenommen worden. Unfrankirte Briefe unterliegen der doppelten Taxe; unfrankirte Drucksachen, sowie Waarenmuster werden wie Briefe taxirt. Auch im Fahrpostverkehr ist eine große Vereinfachung dahin eingetreten, daß statt etwa 40 verschiedener Taxdistanzen des deutschen Gebiets der Tarif nunmehr lediglich 6 (Zonen) unterscheidet mit billigen Taxansäzen. Es wird hierin eine Ermunterung liegen, bei Revision des schweiz. Fahrposttarifs auch zu wesentlicher Vereinfachung der Taxdistanzen überzugehen.

Unmittelbar an diese Vertragsabschlüsse knüpften sich diejenigen mit Oesterreich und Ungarn an, vom 15. Juli 1868,
„ den Niederlanden, vom 15. April 1868,
„ Großbritannien und Irland, vom 31. Oktober 1868.

Der Vertrag mit Oesterreich und Ungarn enthält wesentlich mit den deutschen Staaten übereinstimmende Tarifsäze, und für den Verkehr mit den Niederlanden und Großbritannien wurde die Brieffrankotaxe ebenfalls von 50 auf 30 Rp. herabgesezt.

Auch mit Italien ist durch Nachtrag vom 15. Juni 1868 eine Erweiterung des Postvertrages vom 8. August 1861 dahin eingetreten, daß nun auch die Auswechslung mit Werth deklarirter Briefe bis 3000 Franken erfolgen kann, und für die Waarenmuster und Geschäftspapiere, Manuscripte ꝛc. ermäßigte Taxen zur Anwendung kommen.

Ein weiterer Vertragsabschluß fand statt mit Belgien unterm 17. Dezember 1868, hauptsächlich um mit Rüksicht auf die direkte Postverbindung der Schweiz mit Großbritannien die beiderseitigen Transitbedingungen entsprechend zu ordnen.

Die Verträge mit den deutschen Staaten, Oesterreich und Ungarn sind auf 1. September 1868, die Verträge mit Großbritannien und den Niederlanden auf 1. Januar 1869 zur Ausführung gelangt. Die Vereinbarungen mit Belgien traten mit 1. Februar 1869 in Anwendung.

In diesen Verträgen ist auch die Beförderung expreß zu bestellender Postsendungen vorgesehen.

Wir beschränken uns auf diese kurze Skizze, da bei Vorlage der Verträge an die eidg. Räthe durch besondere Botschaft der Inhalt näher erörtert und begründet worden ist.

Außer den Vereinfachungen und Erweiterungen, welche die vier neuen Postverträge gewähren, liefern dieselben ein national-wirthschaftlich nicht gering anzuschlagendes Resultat, indem sie die Portolast für die schweiz. Korrespondenten um einen Betrag von 250,000 bis 300,000 Franken vermindern, während der schweiz. Postkasse nur eine Einbuße von beiläufig 160,000 Franken erwächst.

Wir erachten diesen, später durch Korrespondenzzunahme allmählig wieder sich ausgleichenden Ausfall als ein Ergebniß, welches allgemein gute Aufnahme finden wird.

Von Seite der schweiz. Eisenbahngesellschaften sind die Verträge vom Jahr 1865 über die Benuzung der Bahnen für den Postdienst gekündet worden, so weit diese Benuzung nicht durch Bundesgesez statuirt ist. Den Hauptgegenstand der Unterhandlung bildet die Entschädigung, welche die Postverwaltung für die Postsendungen über 10 &

an die Bahngesellschaften zu leisten hat. Die Unterhandlungen sind so weit gediehen, daß ein endlicher Abschluß zu gewärtigen steht.

Die Postverwaltung hat sich bei der franz. Postverwaltung, der Administration der Paris-Lyon-Méditerranée und der franz. Ostbahn angelegentlichst verwendet, um für Genf-Basel und die Linie Verrières verbesserte Anschlüsse mit den franz. Briefposten zu erlangen. Bei der Ostbahn wurde ein Erfolg nicht erlangt. Die Paris-Lyon-Méditerranée hingegen hat sich entgegenkommend gezeigt, indem sie sich dazu verstanden, auch im Winter den Eilzug Paris-Genf beizubehalten und zugleich die Geneigtheit erklärt hat, baldigst neue Anschlüsse zur Beschleunigung der Korrespondenzen von Marseille und dem südlichen Frankreich zu erstellen.

Im Dienste der Linie Paris-Pontarlier-Neuchâtel haben die gewünschten Verbesserungen noch nicht erzielt werden können, so daß die Postverwaltung veranlaßt war, die Paris-Berner-Briefpost auf die Baselerlinie zu verlegen.

Weitere, ebenfalls nicht mit Erfolg begleitete Verhandlungen fanden statt mit der italienischen Postverwaltung, der oberitalienischen Eisenbahn und der Comersee-Dampfschiffgesellschaft für Verbesserung der Anschlüsse an die schweiz. Postkurse.

Mit der österreichischen Postverwaltung ist für eine neue Organisation der gemeinsamen Postkurse zwischen dem Rheinthale und dem untern Engadin einerseits und dem Vorarlberg andererseits eine Uebereinkunft vom 14., 21. und 22. August 1868 abgeschlossen worden.

## J. Finanzielle Ergebnisse.

### I. Einleitende Bemerkungen.

Wir treffen hier auf die den Bund, wie nicht minder die Kantone interessirende Thatsache, daß der Reinertrag der Posten im Jahr 1868 unter demjenigen von 1867 zurükgeblieben ist, konstatiren jedoch zugleich, daß die Posteinrichtungen ihre weitere Entwiklung nach den Verkehrsbedürfnissen erlangt haben, und auch der Postverkehr in seiner Bewegung, dem Vorjahre gegenüber, fortgeschritten ist.

Der Abschluß beider Jahre erzeigt:

| | 1868. | 1867. |
|---|---|---|
| Einnahmen . . . . . | 8,814,715. 57 | 8,770,428. 37 |
| Ausgaben . . . . . | 7,885,615. 34 | 7,653,584. 54 |
| Reinertrag . . . . . | 929,100. 23 | 1,116,843. 83 |

Wir lassen nun der weitern Ausführung eine Zusammenstellung der hauptsächlichsten Faktoren des Postverkehrs der beiden lezten Jahrgänge vorangehen, welche dessen Zunahme nachweist.

| | 1868. Anzahl. | 1867. Anzahl. |
|---|---|---|
| Reisende | 1,030,500 | 946,834 |
| Briefe: | | |
| Interne, zahlbare | 28,909,972 | 27,144,683 |
| Auswärtige „ | 10,001,163 | 10,012,899 |
| Drukſachen: | | |
| Interne | 5,367,138 | 4,662,413 |
| Auswärtige | 3,675,384 | 3,474,229 |
| Pakete und Gelder | 5,140,409 | 4,884,250 |
| Geldanweiſungen: | | |
| Interne, ausgeſtellt | 526,900 | 509,253 |
| Mit Frankreich: | | |
| ausgeſtellt | 16,657 | 15,031 |
| bezahlt | 20,036 | 16,473 |
| Mit Italien: | | |
| ausgeſtellt | 10,264 | 10,668 |
| bezahlt | 10,076 | 11,564 |
| Mit den deutſchen Staaten: | | |
| ausgeſtellt | 4,407 | Seit 1. Sept. |
| bezahlt | 3,029 | 1868 eingeführt. |
| Nachnahmen | 1,284,779 | 1,184,665 |
| Zeitungen | 30,047,975 | 28,502,766 |
| Kurſe | 438 | 417 |

Die Bewegung im Poſtverkehr des Jahres 1868 iſt hienach im Ganzen wiederum bedeutend ſtärker als diejenige der Vorjahre, und namentlich auch des Jahres 1865. Da ſeit 1865 kein Jahr den vollen ſcalamäßigen Scala-Ertrag erreichte, ſo mag es von Intereſſe ſein, die Rechnungsergebniſſe beider Jahre näher zu vergleichen.

| | | |
|---|---|---|
| Die Scalaſumme beträgt | Fr. | 1,486,560. 92 |
| Der Ertrag hat erreicht im Jahr 1865 | „ | 1,490,866. 72 |
| „ „ „ „ „ „ 1868 | „ | 929,100. 23 |
| Der Ausfall für 1868 gegenüber der vollen Scalaſumme beträgt | „ | 557,460. 69 |
| Dieſem ungünſtigen Stande kommen am nächſten die Erträge von 1850 mit | „ | 758,212. — |
| und „ 1858 „ | „ | 957,193. — |

## Einnahmen.

| | 1868. | 1865. | 1868. Mehreinnahme. | 1868. Mindereinnahme. |
|---|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| Reisende | 2,149,844 | 2,080,715 | 69,129 | — |
| Briefe | 3,799,014 | 3,613,441 | 185,573 | — |
| Fahrpoststüke | 2,358,598 | 2,161,601 | 196,997 | — |
| Zeitungen | 242,778 | 219,952 | 22,826 | — |
| Transit (geschlossene Sendungen) | 2,208 | 4,292 | — | 2,084 |
| Fächer | 21,691 | 21,703 | — | 12 |
| Empfangscheine | 69,584 | 69,604 | — | 20 |
| Konzessionen | 51,339 | 50,330 | 1,009 | — |
| Material | 98,910 | 104,298 | — | 5,388 |
| Verschiedenes | 20,749 | 17,237 | 3,512 | — |
| Total | 8,814,715 | 8,343,173 | 479,046 | 7,504 |
| Vermehrung in drei Jahren | 471,542 | | | |

## Ausgaben.

| | 1868. | 1865. | 1868. Mehrausgabe. | 1868. Minderausgabe. |
|---|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| Besoldungen | 3,171,028 | 2,597,480 | 573,548 | — |
| Kommissär- und Reisekosten | 24,713 | 24,054 | 659 | — |
| Büreaukosten | 269,987 | 285,991 | — | 16,004 |
| Dienstkleidung | 134,969 | 117,879 | 17,090 | — |
| Lokale | 178,849 | 158,223 | 20,626 | — |
| Material | 692,998 | 574,222 | 118,776 | — |
| Transportkosten | 3,291,414 | 3,051,388 | 240,026 | — |
| Frankomarken, Couverts, Anweisungskartons, Empfangscheine, Verschiedenes | 121,657 | 48,069 | 73,588 | — |
| Total | 7,885,615 | 6,857,306 | 1,044,313 | 16,004 |
| Vermehrung in 3 Jahren | 1,028,309 | | | |

Die Ausgaben haben sich in drei Jahren in weit stärkerem Maße vermehrt als die Einnahmen, nämlich um einen Ueberschuß von Fr. 557,267.

Auf die Einzelnheiten der Postverwaltungsrechnung übergehend, beginnen wir mit der Vergleichung der Säze von 1868 mit 1867 und des Büdgets.

| Büdget für 1868. Fr. | Einnahmen von | 1868. Fr. | Rp. | 1867. Fr. | Rp. | 1868. Mehr. Fr. | Rp. | Weniger. Fr. | Rp. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2,350,000. | Reisenden . . . | 2,149,843. | 86 | 2,164,810. | 75 | — | — | 14,966. | 92 |
| 2,960,000. | Briefen . . . | 3,799,013. | 88 | 3,893,490. | 02 | — | — | 94,476. | 14 |
| 2,350,000. | Fahrpoststüken . . . | 2,358,598. | 83 | 2,168,360. | 52 | 190,238. | 31 | — | — |
| 260,000. | Zeitungen . . . | 242,778. | 19 | 235,355. | 07 | 7,423. | 12 | — | — |
| 1,600. | Transitgebühren . . | 2,208. | 03 | 1,861. | 37 | 346. | 66 | — | — |
| 64,000. | Empfangscheinen . . | 69,583. | 61 | 71,516. | 03 | — | — | 1,932. | 42 |
| 21,000. | Fachgebühren . . . | 21,691. | — | 21,613. | 55 | 77. | 45 | — | — |
| 51,000. | Konzessionsgebühren . | 51,339. | — | 49,066. | 90 | 2,272. | 10 | — | — |
| 22,210. | Verschiedenem . . | 20,749. | 22 | 24,123. | 96 | — | — | 3,374. | 71 |
| 106,000. | Vermehrung des Inventars | 98,909. | 95 | 140,230. | 20 | — | — | 41,320. | 25 |
| 9,135,810. | | 8,814,715. | 57 | 8,770,428. | 37 | 200,357. | 64 | 156,070. | 44 |

| Budget für 1868 Fr. | Ausgaben für | 1868. Fr. | Rp. | 1867. Fr. | Rp. | 1868. Mehr. Fr. | Rp. | Weniger. Fr. | Rp. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3,195,550. | Gehalte und Vergütungen . | 3,171,028. | 56 | 2,954,527. | 19 | 216,501. | 37 | — | — |
| 27,000. | Kommissäre und Reisekosten | 24,712. | 70 | 20,481. | 93 | 4,230. | 77 | — | — |
| 270,000. | Büreaukosten . . . | 269,986. | 99 | 289,987. | 73 | — | — | 20,000. | 74 |
| 135,000. | Dienstkleidung . . . | 134,969. | 48 | 137,911. | 14 | — | — | 2,941. | 66 |
| 179,000. | Lokale . . . . | 178,848. | 97 | 175,999. | 58 | 2,849. | 39 | — | — |
| 693,000. | Postmaterial . . . | 692,997. | 68 | 684,827. | 27 | 8,170. | 41 | — | — |
| 3,310,000. | Transportkosten . . | 3,291,413. | 51 | 3,294,447. | 65 | — | — | 3,034. | 14 |
| 158,000. | Frankomarken ꝛc. . . | 86,368. | — | 47,696. | 75 | 38,671. | 25 | — | — |
| 35,300. | Verschiedenes . . . | 35,289. | 45 | 47,705. | 30 | — | — | 12,415. | 85 |
| 8,002,850. | | 7,885,615. | 34 | 7,653,584. | 54 | 270,423. | 19 | 38,392. | 39 |

Die Mindereinnahmen im Jahr 1868 betragen . . . . . Fr. 156,070. 44
Die Mehrausgaben „ „ 1868 „ . . . . . „ 270,423. 19

Fr. 426,493. 63

Die Mehreinnahmen im Jahr 1868 betragen Fr. 200,357. 64
Die Minderausgaben „ „ 1868 „ „ 38,392. 39 . . . . Fr. 238,750. 03

Minderertrag im Jahr 1868 gegen 1867 . . . . . Fr. 187,743. 60

Verhältniß der Roheinnahmen zum Reinertrag.

| Jahrgang. | Roheinnahmen. Fr. | Reinertrag. Fr. | Prozente des Rohertrages. |
|---|---|---|---|
| 1849 | 4,898,327 | 1,050,064 | 21. 43 |
| 1850 | 5,188,871 | 758,212 | 24. 61 |
| 1851 | 5,767,601 | 1,180,309 | 20. 46 |
| 1852 | 6,514,634 | 1,702,511 | 26. 13 |
| 1853 | 7,083,503 | 1,686,219 | 23. 80 |
| 1854 | 7,425,794 | 1,548,997 | 20. 85 |
| 1855 | 7,713,587 | 1,208,717 | 15. 66 |
| 1856 | 8,363,128 | 1,636,932 | 19. 57 |
| 1857 | 8,279,989 | 1,523,863 | 18. 40 |
| 1858 | 7,358,694 | 957,193 | 13. 08 |
| 1859 | 7,123,230 | 1,340,800 | 18. 65 |
| 1860 | 6,916,911 | 1,166,422 | 17. — |
| 1861 | 7,112,951 | 1,304,290 | 18. 33 |
| 1862 | 7,426,353 | 1,490,623 | 20. 07 |
| 1863 | 7,744,082 | 1,608,907 | 20. 78 |
| 1864 | 7,950,131 | 1,503,302 | 18. 91 |
| 1865 | 8,348,173 | 1,490,866 | 17. 86 |
| 1866 | 8,617,815 | 1,203,761 | 13. 97 |
| 1867 | 8,770,428 | 1,116,843 | 12. 73 |
| 1868 | 8,814,715 | 929,100 | 10. 54 |

## II. Entschädigung an die Kantone.

Der den Kantonen ausbezahlte Reinertrag vom Jahr 1868 von Fr. 929,100. 23
steht um . . . . . „ 557,460. 69

unter der gesezlichen Scala von . . . . Fr. 1,486,560. 92

Die Summe der nach dem Bundesbeschlusse vom 20. Januar 1860 zu Gunsten der Kantone vorgemerkten Guthaben,
welche auf 1. Januar 1868 . . . . . Fr. 1,007,469. 61
betrug, stellt sich daher mit 1. Januar 1869 auf „ 1,564,930. 53

Ueber die Repartition des Reinertrages vom Jahr 1868 und den nunmehrigen Stand der Guthaben der Kantone gibt die Beilage Nr. 7 nähern Aufschluß.

## III. Hauptergebnisse des Inventars.

| | | |
|---|---|---|
| Bestand des Inventars auf 1. Januar 1869 . . . . . | Fr. | 1,800,710. 30 |
| „ „ „ „ 1. „ 1868 . . . . . | „ | 1,701,800. 35 |
| Vermehrung im Jahr 1868 . . . . . | Fr. | 98,909. 95 |

### Bestand des Inventars im Speziellen.

| | 1868. Fr. | Rp. | 1869. Fr. | Rp. | Vermehrung. Fr. | Rp. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Wagen, Schlitten und Bahnpostwagen . . | 1,179,312. | 83 | 1,254,219. | 15 | 74,906. | 32 |
| 2. Fuhrwesen-Material . . . . . | 235,460. | 54 | 244,977. | 77 | 9,517 | 23 |
| 3. Büreaugeräthschaften . . . . . | 248,250. | 76 | 256,614. | 70 | 8,363. | 94 |
| 4. Bekleidungsmaterial . . . . . | 38,776. | 22 | 44,898. | 68 | 6,122. | 46 |
| Total wie oben | 1,701,800. | 35 | 1,800,710. | 30 | 98,909. | 95 |

Die nähern Angaben über den in obigen Spezial-Inventaren im Laufe des Jahres stattgefundenen Zuwachs und Abgang sind im beiliegenden Ausweis über den „Bestand des Postmaterials" enthalten.

## IV. Einnahmen.

### a. Ertrag der Reisenden.

Die Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstaxen wurden für das Jahr 1868 veranschlagt auf . . . Fr. 2,350,000. —
Rechnung pro 1868 . . . . „ 2,149,843. 86
„ „ 1867 . . . . „ 2,164,810. 78
Mindereinnahme gegenüber dem Budget . „ 200,156. 24
„ als im Jahr 1867 . „ 14,966. 92

Die Zahl der beförderten Postreisenden betrug
im Jahr 1868 . 1,030,500
„ „ 1867 . 946,834

Vermehrung im Jahr 1868 . 83,666

wovon 72,001 auf den Lokalverkehr und die übrigen 11,665 auf einen Theil der Alpenkurse fallen.

Bei den Kursen über den Gotthard fand eine Mindereinnahme von Fr. 31,897 statt, und bei denjenigen über den Simplon eine solche von Fr. 28,070, während bei den Kursen über den Splügen, in Folge der Ausdehnung des Jahreskurses auf die 8 ½ Stunden lange Streke von Colico bis Lecco eine Vermehrung der Einnahmen von Fr. 33,682 erfolgt ist.

In dieser bedeutenden Abnahme des Ertrags auf den beiden Alpenpässen Gotthard und Simplon, welche nicht in diesem Maße vorausgesehen werden konnte, ist denn auch die Hauptursache zu suchen, warum das für 1868 in Aussicht genommene Budget bei Weitem nicht erreicht wurde.

Retourbillets sind ausgegeben worden:
im Jahr 1867 . 7,696
„ „ 1868 . 12,293

Vermehrung im Jahr 1868 . 4,597

Abonnementsbillets wurden verbraucht:
im Jahr 1867 . 29
„ „ 1868 . 231

Vermehrung im Jahr 1868 . 202

Diese Retour- und Abonnementsbillets vertheilen sich pro 1868 auf die Postkreise wie folgt:

| | Retourbillets. | Abonnementsbillets. |
|---|---|---|
| Lausanne . . . | 691 | — |
| Bern . . . . | 1,578 | 50 |
| Neuenburg . . . | 2,023 | 10 |
| Basel . . . . | 1,281 | 7 |
| Aarau . . . . | 583 | 37 |
| Luzern . . . . | 830 | 5 |
| Zürich . . . . | 1,852 | — |
| St. Gallen . . . | 3,304 | 122 |
| Chur . . . . | 92 | — |
| Bellenz . . . . | 59 | — |
| | 12,293 | 231 |

Direkte Passagierbillets von und nach Italien wurden ausgestellt:

| | Nach Italien. | | | Aus Italien. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. Kl. | II. Kl. | III. Kl. | I. Kl. | II. Kl. | III. Kl. |
| im Jahr 1867 | 692 | 965 | 225 | 1,054 | 1,390 | 347 |
| " " 1868 | 501 | 810 | 136 | 999 | 1,287 | 264 |
| Minderverbrauch i. J. 1868 | 191 | 155 | 89 | 55 | 103 | 83 |

In Bezug auf die zwischen Italien und der Schweiz benuzten Postrouten verheilen sich diese direkten Passagierbillets wie folgt:

| | via Splügen und Bernhardin. | via Maloggia. | via Gotthard. | via Simplon. |
|---|---|---|---|---|
| Im Jahr 1867 | 1,639 | 175 | 1,939 | 921 |
| " " 1868 | 1,476 | 85 | 1,569 | 867 |

Die Einnahmen an Gepäk und Uebergewichtstaxen betrugen:

| | |
|---|---|
| im Jahr 1868 | Fr. 48,074. 62 |
| " " 1867 | " 46,158. 17 |
| Vermehrung im Jahr 1868 | Fr. 1,916. 45 |

Die Einnahmen von den mit Beiwagen beförderten Reisenden betrugen:

| | |
|---|---|
| Im Jahr 1868 | Fr. 419,304. 87 |
| " " 1867 | " 382,333. 31 |
| Vermehrung im Jahr 1868 | Fr. 36,971. 56 |

Für die Lokalpostkurse, wo in der Regel die Passagiertaxe von 50—65 Rappen per Wegstunde erhoben wird, betragen nämlich:

| | Die Beiwagenkosten. | Der Beiwagenertrag. | Der Verlust. |
|---|---|---|---|
| im Jahr 1868 | 181,587 | 125,314 | 56,273 |
| " " 1867 | 160,426 | 104,355 | 56,071 |
| Vermehrung i. J. 1868 | 25,161 | 20,959 | 202 |

und für die auf Tabelle Nr. 7 verzeichneten 21 Alpen- und Touristenkurse, wo in der Regel die Passagiertaxe von 65 Rappen bis 1 Franken per Wegstunde zur Anwendung kommt, betragen

| | die Beiwagenkosten, | der Beiwagenertrag, | der Verlust |
|---|---|---|---|
| im Jahr 1868 | 332,605 | 293,990 | 38,615 |
| " " 1867 | 306,791 | 277,978 | 28,813 |
| Vermehrung i. J. 1868 | 25,814 | 16,012 | 9,802 |

Wie schon in frühern Berichten bemerkt wurde, können die Kosten für Beiwagenlieferungen nur da durch die betreffenden Passagiereinnahmen gedekt werden, wo per Wegstunde die Alpentaxe von 80 Rappen bis Fr. 1 erhoben wird. Da hingegen, wo nur die Lokaltaxe von 50—65 Rappen in Anwendung kommt, ergibt sich in der Regel ein Verlust bis auf 40 %. Da nun im Jahr 1868 gegenüber einer Mehrausgabe an Beiwagenkosten bei den Lokalpostkursen von Fr. 21,161 nur eine Vermehrung des Verlustes von Fr. 202 stattgefunden hat, so ist hieraus zu schließen, daß in Folge Betheiligung der Unternehmer an den Passagiereinnahmen und der daherigen bessern Ueberwachung des Personentransportes auch Vortheile bezüglich der Beiwagenverrechnungen erzielt worden seien.

Der vermehrte Verlust auf dem Beiwagentransport der Alpen- und Touristenkurse kommt zum Theil vom Extratransport derjenigen Liebesgaben nach dem Tessin her, welche nicht auf die betreffenden Hauptwägen verladen werden konnten; zum Theil aber hat auch die auf den bündnerschen Kursen stattgefundene Frequenzvermehrung dazu beigetragen, weil bei einer Beiwagenlieferung sich nur Verlust ergibt, sobald nicht alle Pläze besezt sind.

Die beigefügte Tabelle Nr. 8 enthält die Einnahmen von Reisenden in den Jahren 1867 und 1868 nach den Monaten und nach den Postkreisen zusammengestellt.

2. Der Ertrag von Briefen steht 1868 mit Fr. 3,799,013. 88 Rp. nur Fr. 94,476. 14 unter demjenigen von 1867, obgleich nach Zählungen die Briefe um 1,213,661 Stüke sich vermehrt haben.

Dieser Sachverhalt erklärt sich daraus, daß im Jahr 1868 zum ersten Male der volle Verlust des stükweisen Transites der deutsch-italienischen Korrespondenzen eingetreten ist mit etwa Fr. 60,000, und daß auf den Briefeinnahmen von 1868 bei Fr. 100,000 mehr Passivsaldo an auswärtige Postverwaltungen bezahlt und bei Fr. 19,000 mehr an Provisionen für den Markenverkauf u. s. w. als im Jahr 1867 vorabgezogen worden sind.

Diese Mehrbelastung des Jahres 1868 repräsentirt eine Summe von etwa Fr. 179,000, welche als annähernde Ausgleichung der Briefzunahme gelten kann. Eine weitere Vermehrung der Briefzahl darf man auch für 1869 wieder gewärtigen, doch kaum einen erheblichen Mehrertrag der Briefe, weil die Verminderung der schweiz. Taxe im Verkehr mit den deutschen Staaten und Oesterreich zum ersten Male auf die Rechnung von 1869 ihren vollen Rükschlag ausüben wird.

| Jahrgang. | Zahlbare Briefe. Inländische. | Zahlbare Briefe. Ausländische. | Total der zahlbaren Briefe. | Portofreie Briefe. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1850 . . . . . | 9,981,862 | 3,685,146 | 13,667,008 | 1,439,109 | 15,106,117 |
| 1851 . . . . . | 11,151,224 | 3,723,322 | 14,874,546 | 1,489,127 | 16,363,673 |
| 1852 . . . . . | 11,962,680 | 4,038,840 | 16,001,520 | 1,571,976 | 17,573,406 |
| 1853 . . . . . | 13,123,734 | 4,833,998 | 17,957,732 | 1,815,893 | 19,773,625 |
| 1854 . . . . . | 13,727,553 | 4,958,817 | 18,686,370 | 1,823,619 | 20,509,989 |
| 1855 . . . . . | 14,470,782 | 5,466,130 | 19,936,912 | 1,926,932 | 21,863,844 |
| 1856 . . . . . | 15,771,048 | 5,982,331 | 21,753,379 | 1,980,611 | 23,733,990 |
| 1857 . . . . . | 15,774,509 | 6,237,740 | 22,012,249 | 2,310,109 | 24,322,358 |
| 1858 . . . . . | 16,969,166 | 6,532,307 | 23,501,473 | 2,026,906 | 25,528,379 |
| 1859 . . . . . | 17,373,546 | 7,437,025 | 24,810,571 | 2,019,295 | 26,829,866 |
| 1860 . . . . . | 17,673,159 | 7,295,627 | 24,968,786 | 2,008,546 | 26,977,332 |
| 1861 . . . . . | 19,055,319 | 7,554,340 | 26,609,659 | 2,104,273 | 28,713,932 |
| 1862 . . . . . | 19,463,064 | 8,330,328 | 27,793,392 | 2,268,006 | 30,061,398 |
| 1863 gewöhnliche Briefe | 22,069,201 | 8,309,178 | 30,631,347 | 2,679,927 | 33,311,271 |
| rekommandirte „ | 252,965 | | | | |
| 1864 gewöhnliche „ | 22,629,283 | 8,727,179 | 31,641,103 | 2,684,813 | 34,325,916 |
| rekommandirte „ | 284,641 | | | | |
| 1865 gewöhnliche „ | 24,815,420 | 9,000 881 | 34,306,656 | 2,739,210 | 37,045,866 |
| rekommandirte „ | 367,716 | 122,639 | | | |
| 1866 gewöhnliche „ | 26,132,174 | 9,579,774 | 36,231,567 | 3,165,658 | 39,397,220 |
| rekommandirte „ | 379,901 | 139,718 | | | |
| 1867 gewöhnliche „ | 27,144,683 | 10,012,899 | 37,697,474 | 3,137,087 | 40,834,561 |
| rekommandirte „ | 408,932 | 130,960 | | | |
| 1868 gewöhnliche „ | 28,909,972 | 10,001,163 | 38,911,135 | 3,450,263 | 42,361,398 |
| rekommandirte „ | 458,920 | 133,763 | | | |

## Interner Verkehr.

Die im Jahr 1868 im Innern der Schweiz versandten zahlbaren Briefe (28,909,972) zerfallen in folgende Klassen:

a. Briefe des Lokalrayons mit der einfachen Taxe von 5 Rp. für den frankirten wie für den unfrankirten Brief:

7,170,390, worunter 4,484,811 oder 62,54 % frankirte und 2,685,579 „ 37,46 % unfrankirte.

b. Briefe außer dem Lokalrayon zu der einfachen Taxe von 10 Rp. für den frankirten und 15 Rp. für den unfrankirten Brief:

21,739,582, worunter 18,143,913 oder 83,46 % frankirte und 3,595,669 „ 16,54 % unfrankirte.

Die nachstehende Uebersicht zeigt, daß die Zahl der Frankobriefe gegenüber den Portobriefen fortwährend in verhältnißmäßigem Steigen begriffen ist.

| Jahrgang. | Lokalrayon. | | Außer d. Lokalrayon. | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| — | Frankirt. | Unfrankirt. | Frankirt. | Unfrankirt. | Frankirt. | Unfrankirt. |
| | % | % | % | % | % | % |
| 1861 | — | — | — | — | 34 | 66 |
| 1862 | — | — | — | — | 46 | 54 |
| 1863 | 49 | 51 | 67 | 33 | 68 | 32 |
| 1864 | 52 | 48 | 72 | 28 | 68 | 32 |
| 1865 | 55 | 45 | 76 | 24 | 71 | 29 |
| 1866 | 59 | 41 | 79 | 21 | 75 | 25 |
| 1867 | 60 | 40 | 82 | 18 | 77 | 23 |
| 1868 | 62 | 38 | 83 | 17 | 78 | 22 |

| Rekommandirte Briefe. | | Drucksachen (ohne die abonnirten Zeitungen.) | |
|---|---|---|---|
| Im Jahr 1868 | 458,920 | Im Jahr 1868 | 5,367,138 |
| „ „ 1867 | 408,932 | „ „ 1867 | 4,662,413 |
| Zunahme | 49,988 | Zunahme | 704,725 |

## Amtliche portofreie Briefe.

1868 3,399,481 oder 11,76 % der internen zahlbaren Briefe.

Die Schriftpakete und Waarenmuster sind den Briefen beigezählt.

## Rekapitulation des innern Briefpostverkehrs.

| | 1868. | 1867. | Zunahme. | Abnahme. |
|---|---|---|---|---|
| Gewöhnliche Briefe | 28,909,972 | 27,144,683 | 1,765,289 | — |
| Rekommand. „ | 458,920 | 408,932 | 49,988 | — |
| Amtl. porto- freie „ | 3,399,481 | 3,065,513 | 333,968 | — |
| Drukſachen . . | 5,367,138 | 4,662,413 | 704,725 | — |
| Total | 38,135,511 | 35,281,541 | 2,853,970 | — |
| | 35,281,541 | | — | |
| Vermehrung | 2,853,970 | | 2,853,970 | |

## Verkehr mit dem Auslande.

Anzahl der im Jahr 1868 aus und nach den folgenden Ländern beförderten Briefe und Drukſachen:

| | | | Gewöhnl. Briefe. | Rekomm. Briefe. | Drukſachen. |
|---|---|---|---|---|---|
| Frankreich: | Gränzrayon | 253,959 | 3,413,202 | 53,392** | 1,701,820 |
| | Weitere Diſtanzen | 3,159,243 | | | |
| Italien: | Gränzrayon | 361,862 | 1,128,255 | 16,896 | 798,130 |
| | Weitere Diſtanzen | 766,393 | | | |
| Deutſche Staaten, Oeſterreich und Ungarn: | Gränzrayon | 436,561 | 3,935,296 | 58,886 | 611,849 |
| | Weitere Diſtanzen | 3,498,735 | | | |
| Kirchenſtaat | | | 34,811 | * | 15,456 |
| Spanien | | | 34,823 | 243 | 10,648 |
| Belgien | | | 149,753 | 2,079 | 136,436 |
| Griechenland, Malta, Joniſche Inſeln, Türkei, Syrien, Kleinaſien, Donaufürſtenthümer, Tunis, Tanger, Biſerta, Suſa, Monaſtir ꝛc. | | | 53,269 | * | 16,858 |
| Großbritannien und Irland | | | 667,318 | * | 201,378 |
| Portugal | | | 3,969 | * | 908 |
| Rußland und Polen | | | 158,789 | * | 14,219 |
| Niederlande | | | 131,752 | 473 | 53,672 |
| Schweden, Norwegen, Dänemark und Helgoland | | | 40,482 | * | 6,447 |
| Vereinigte Staaten von Nordamerika | | | 182,814 | 881 | 69,232 |
| Uebrige überſeeiſche Länder | | | 66,630 | 3 | 28,817 |
| | | | 10,001,163 | 132,853 | 3,665,870 |
| Amtliche portofreie Korreſpondenzen | | | 50,782 | = 0,51 % der zahlbaren Briefe. | |
| Total der nicht rekommandirten Briefe | | | 10,051,945 | | |
| 1867 | | | 10,084,473 | | |
| weniger im Jahr 1868 | | | 32,528 | | |

*) Sind in der Zählung von Frankreich, Italien, oder von den deutſchen Staaten und Oeſterreich inbegriffen.
**) Worunter 9774 Chargébriefe mit deklarirtem Werth.

### Frankomarken und Couverts.

Die Marken und Couverts zu Frankirungen von Briefpostsendungen werden nun sowohl von allen Postbüreaux und Ablagen als (in größern Ortschaften) auch von hiezu ermächtigten Privaten verkauft, gegen eine Provision von 1 Prozent. Die Briefposteinnahmen bestehen dermal größtentheils im Verschleiße dieser Frankirungsmittel. Die Zunahme des Verbrauchs, sowie der Absaz nach den einzelnen Sorten wird in der Beilage Nr. 10 angegeben.

3. Die Bewegung im Fahrpostverkehr (Pakete und Gelder) zeigt für 1868 eine Zunahme sowohl an Stüken als an Ertrag. Das Ergebniß ist folgendes:

| | 1868. Fr. |
|---|---|
| Ertrag der Taxen von internen und ausländischen Fahrpoststüken (kleine unverschlossene Pakete inbegriffen) . . . . . | 2,530,478. 93 |
| Ertrag der Taxen von internen und ausländischen Geldanweisungen . . . . . | 142,520. 75 |
| | 2,672,999. 68 |
| Saldozahlungen an auswärtige Postverwaltungen . | 314,400. 86 |
| Reinertrag 1868 | 2,358,598. 82 |
| 1867 | 2,168,360. 52 |

Aus diesem Ertrag hat die Postverwaltung an die schweiz. Eisenbahnen für den Transport von Stüken über 10 ℔ an Taxen vergütet:

| | |
|---|---|
| 1865 | Fr. 86,054. 35 |
| 1866 | „ 82,321. 45 |
| 1867 | „ 81,878. 62 |
| 1868 | „ 76,178. 11 |

Die Frequenz der Poststüke über 10 ℔ an Gewicht ist wohl als Folge der Konkurrenz der Eisenbahnen bei den Posten seit mehreren Jahren in Abnahme.

Die Beilage Nr. 11 enthält nähere Nachweisungen über die Bewegung des Fahrpostverkehrs nach der Stükzahl.

Im Ganzen wurden befördert:

| | |
|---|---|
| 1868 Stüke . . . . . | 5,140,409 |
| 1867 „ . . . . . | 4,884,255 |
| 1868 Vermehrung . . . . | 256,151 |

Auch bei den Nachnahmen ist eine größere Bewegung ersichtlich:

| | 1868. | | 1867. | |
|---|---|---|---|---|
| | Anzahl | Betrag. Fr. | Anzahl. | Betrag. Fr. |
| Im Innern der Schweiz | 1,236,635 | 6,779,730. 60 | 1,167,312 | 6,378,070. 28 |
| Nach dem Auslande | 17,900 | 237,163. 56 | 17,353 | 256,110. 41 |
| Von dem Auslande nach der Schweiz | 30,244 | 743,011. 95 | 27,702 | 606,766. 19 |
| | 1,284,779 | 7,759,906. 11 | 1,212,367 | 7,240,946. 88 |

Die Nachnahmen gereichen dem kleinern Geschäfts- und Waarenverkehr zu großer Erleichterung; für die Postverwaltung ist dagegen deren Behandlung und Kontrolirung mit vielen Umständlichkeiten und Verantwortlichkeit verbunden.

4. In den Zeitungen und Journalen hat das Berichtsjahr ebenfalls etwelche Zunahme zu verzeigen.

An Taxen hat die Postverwaltung eingenommen:

| | | |
|---|---|---|
| Transporttaxe von inländischen Blättern . . . | Fr. | 199,133. 11 |
| „ „ ausländischen „ . . . | „ | 26,858. 88 |
| Abonnementsgebühren . . . . . | „ | 16,786. 20 |
| Ertrag im Jahr 1868 | Fr. | 242,778. 19 |
| „ „ „ 1867 | „ | 235,355. 07 |
| Mehrertrag i. J. 1868 | Fr. | 7,423. 12 |

Die Gesammtzahl der beförderten Blätter hat betragen:

| | |
|---|---|
| 1868 . . . . . | 30,017,975 |
| 1867 . . . . . | 28,502,766 |
| 1868 Vermehrung . . . | 1,515,209 |

5. Ertrag der Transitgebühren von geschlossenen Sendungen. Diese Einnahme von Fr. 2208. 03 besteht ausschließlich aus den von der belgischen und der französischen Postverwaltung entrichteten vertragsmäßigen Taxen für die im Transit über die Schweiz zwischen Belgien und Italien (belgische Bahnposten des Ostens und der Bahnpost zwischen Camerlata und Mailand) und zwischen Frankreich und Oesterreich (Bahnpost zwischen Paris-Belfort und Feldkirch) ausgewechselten Briefpakete.

Die von Belgien bezahlten Transitgebühren betragen Fr. 1460. 83 und jene von Frankreich . . . . . „ 747. 20.

6. Einnahmen an Gebühren von Empfangsbescheinigungen Fr. 69,583. 61.

Im Jahr 1867 erscheint unter dieser Rubrik eine Einnahme von Fr. 71,516. 03
worunter jedoch begriffen sind . . . . . „ 7,540. 43
Gebühr für Geldanweisungscouverte.

Fr. 63,975. 60

auf den Empfangscheingebühren erzeigt sich daher nach dem unten angegebenen Ausweise für 1868 eine Vermehrung von . . . . . „ 2,680. 60

Fr. 66,656. 20

Die Einnahmen vertheilen sich auf den Verkauf von

| | 1868. | | 1867. | |
|---|---|---|---|---|
| | Fr. | Rp. | Fr. | Rp. |
| Scheinen . . . . . | 27,921. | 10 | 36,365. | 60 |
| Empfangscheinsbüchern . . . . | 38,735. | 10 | 27,610. | — |
| | 66,656. | 20 | 63,975. | 60 |
| Deklarations- und Frachtbriefformulare | 2,927. | 41 | — | — |
| Geldanweisungskartons . . . . | — | — | 7,540. | 43 |
| | 69,583. | 61 | 71,516. | 03 |

7. In den Fachgebühren ist für 1868 mit Fr. 21,691 eine kleine Zunahme ersichtlich von Fr. 77. 45.

8. Konzessionsgebühren.

Einnahmen Fr. 51,339. Die Haupteinnahme an Konzessionsgebühren besteht in dem Abtrage, welchen die schweizerische Centralbahn und Nordostbahn, nach den gesezlichen Vorschriften zu leisten haben. Die Gebühr der leztern wurde wie bisher mit dem Maximalsaze von Fr. 500 für jede Bahnstunde erhoben und diejenige der Centralbahn, entsprechend dem gestiegenen Reinertrage, von Fr. 400 auf Fr. 450 für jede Bahnstunde erhöht, folglich um Fr. 2575.

Der Verkehr der gewöhnlichen mit Konzessionsgebühr belegten Dampfschiff- und Omnibusunternehmungen ꝛc. ist sich ziemlich stationär geblieben, so daß die Vermehrung der bezüglichen Einnahme um Fr. 2272. 10 lediglich aus der höhern Belegung der Centralbahn herrührt. Bei keinen andern schweizerischen Eisenbahnen konnte nach den gesezlichen Vorschriften eine Konzessionsgebühr für die Postkasse in Anspruch genommen werden.

Die Beilage Nr. 9 gibt eine Uebersicht der in jedem Kreise bezogenen Konzessionsgebühren.

### 9. Verschiedenes.

Die Gesammteinnahme von Fr. 20,749. 22 zertheilt sich in folgende Rubriken:

| | | |
|---|---|---|
| 1) | Strafgelder: | |
| | a. Ordnungsstrafen gegen Beamte und Bedienstete in 1090 Fällen . . . . . | Fr. 2,764. 16 |
| | b. von Privaten wegen Uebertretung des Postregalgesezes . . . . . | „ 1,111. 24 |
| | | Fr. 3,875. 40 |
| 2) | Erlös aus verkauftem alten Postmaterial . | „ 4,621. 12 |
| 3) | Vergütung für den Gebrauch von Postfuhrwerken | „ 1,188. 50 |
| 4) | Erlös aus dem Verkaufe unbestellbarer Fahrpoststüke . . . . . | „ 814. 17 |
| 5) | Gewinn auf der Valuta bei Abrechnungen mit auswärtigen Staaten . . . . . | „ 4,317. 43 |
| 6) | Zufällige Einnahmen als: Rechnungsdifferenzen, Verkauf von Makulatür, von Formularen, Postlexikon, Zollrükvergütung, uneingelöste, verjährte Mandate, Nachvergütungen u. s. w. . | „ 5,931. 60½ |
| | | Fr. 20,749. 22½ |

### 10. Vermehrung des Postmaterials.

Laut Inventar hievor beträgt die Vermehrung des Postmaterials im Jahr 1868 Fr. 98,909. 95, welcher Betrag gemäß Bundesbeschluß vom 20. Januar 1860 von der Bundeskasse der Postverwaltung vergütet worden ist.

## V. Ausgaben.

### I. Gehalte und Vergütungen.

| | 1868. | 1867. |
|---|---|---|
| Es sind in Ausgaben gebracht | Fr. 3,170,028. 56 | 2,954,527. 10 |
| Voranschlag . . . | „ 3,195,550. — | — — — |

Nachdem wir in der Abtheilung des Personellen Anlaß genommen, im Allgemeinen uns über den Besoldungsstand auszusprechen, gehen wir nur auf die Einzelnheiten ein und erachten es vorerst passend, die Bewegung der Besoldungsgaben in den lezten 10 Jahren und deren Verhältniß zu den Gesammteinnahmen darzustellen.

| Jahrgang. | Personalbestand. | Gesammteinnahme. Fr. | Besoldungen. Fr. | Die Besoldungen betragen Prozente der Gesammteinnahmen. |
|---|---|---|---|---|
| 1859 . . . . . | 3323. | 7,123,230. | 1,829,250. | 25,7 |
| 1860 . . . . . | 3356. | 6,916,911. | 1,890,988. | 27,3 |
| 1861 . . . . . | 3444. | 7,112,951. | 1,968,190. | 27,7 |
| 1862 . . . . . | 3541. | 7,426,353. | 2,078,409. | 28,0 |
| 1863 . . . . . | 3612. | 7,744,082. | 2,214,636. | 28,6 |
| 1864 . . . . . | 3702. | 7,950,131. | 2,402,603. | 30,2 |
| 1865 . . . . . | 3806. | 8,348,173. | 2,597,479. | 31,8 |
| 1866 . . . . . | 3942. | 8,617,815. | 2,783,907. | 32,3 |
| 1867 . . . . . | 4077. | 8,770,428. | 2,954,527. | 33,6 |
| 1868 . . . . . | 4159. | 8,814,715. | 3,171,028. | 35,8 |

Es haben sich in 10 Jahren vermehrt: die Angestellten um 836, folglich um 25 %; die Besoldungen um Fr. 1,341,778, folglich um 73 %. Die Gesammteinnahmen sind im gleichen Zeitraume gestiegen um Fr. 1,691,485.

Die Postverwaltung hat demnach 79 % der Mehreinnahmen auf Vermehrung der Besoldungen, d. h. auf neue Stellen und Erhöhung der Besoldung alter Stellen verwendet und hiedurch bekundet, daß sie in Erweiterung der Diensteinrichtungen und in Verbesserung der finanziellen Stellung der Beamten nicht mit zu großer Rükhaltung vorgegangen ist.

Wir geben hiernach eine vergleichende Darstellung der Besoldungsausgaben der beiden lezten Jahre nach den einzelnen Klassen der Stellen und der Budgetsäze und in der Beilage Nr. 14 eine Uebersicht der Ergebnisse der einzelnen Kreise.

| Budget. | | Ausgaben 1868. Fr. Rp. | Mehr als 1867. Fr. Rp. |
|---|---|---|---|
| | A. Generalpostdirektion. | | |
| 72,350 | 1–4 ständige Beamte . . . . . | 72,257. 22 | 4,004. 22 |
| 4,800 | 5 provisorische Aushilfe . . . . . | 4,536. 98 | 598. 62 |
| | B. Kreispostdirektionen. | | |
| 42,400 | 1. Kreispostdirektoren . . . . . | 40,538. 87 | Weniger als 1867. 961. 08*) |
| 33,000 | 2. Kreispostkontroleure . . . . . | 32,324. — | 188. — |
| 30,000 | 3. Kreispostadjunkten . . . . . | 28,280. 55 | 408. 58 |
| 75,000 | 4. Commis der Kreispostdirektionen Ständige Beamte . . . . | 69,742. 95 | 8,716. 12 |
| | Provisorische Aushilfe . . . . . | 4,148. 65 | 854. 25 |
| 1,368,000 | C. Postbüreaux. | | |
| | Ständige Beamte . . . . . | 1,245,502. 55 | 79,408. 54 |
| | Provisorische Aushilfe . . . . . | 120,579. 31 | 9,599. 65 |
| 1,180,000 | D. Postablagen ꝛc. | | |
| | Ständige Bedienstete . . . . . | 1,137,617. 06 | 62,292. 73 |
| | Provisorische Aushilfe . . . . . | 36,727. 78 | 2,117. 18 |
| 390,000 | E. Kondukteure. | | |
| | Ständige Bedienstete . . . . . | 353,507. 99 | 49,274. 66 |
| | Provisorische Aushilfe . . . . . | 25,264. 65 | |
| | | 3,171,028. 56 | 216,501. 37 |

*) In Folge längerer Vakanz der Kreispostdirektorstelle in Genf.

## II. Kommissäre und Reisekosten.

Die Ausgabe steht für 1868 mit Fr. 24,712. 70 um Fr. 4230 höher als 1867, weil namentlich von Seite der Generalpostdirektion wegen der Vertretungsunterhandlungen mit den deutschen Staaten, Oesterreich, den Niederlanden und Großbritannien besondere Missionen veranlaßt worden sind.

Von diesen Ausgaben haben verwendet:

| | |
|---|---|
| Die Generalpostdirektion . . . . | Fr. 10,820. 10 |
| „ Kreispostdirektionen . . . . | „ 11,386. 70 |
| „ Traininspektoren . . . . | „ 2,505. 90 |
| | Fr. 24,712. 70 |

## III. Büreaukosten.

| | 1868. Fr. | Rp. | 1867. Fr. | Rp. |
|---|---|---|---|---|
| Es sind für Ausgaben dieser Rubrik in Rechnung gesezt . . . | 269,986. | 99 | 289,987. | 93 |
| Voranschlag . . . . . | 270,000. | — | — | — |

Die Ausgaben für die einzelnen Abtheilungen von 1868 stehen zum Vorjahre in folgendem Verhältnisse:

| | 1868. Fr. | Rp. | 1867. Fr. | Rp. |
|---|---|---|---|---|
| 1. Formulare und Drukjachen . . | 126,343. | 36 | 134,509. | 50 |
| 2. Büreaumaterialien . . . | 36,187. | 13 | 29,751. | 71 |
| 3. Siegellak . . . . . | 15,259. | — | 19,957. | — |
| 4. Buchbinderarbeiten . . . | 16,392. | 03 | 19,972. | 64 |
| 5. Beleuchtung . . . . | 53,884. | 69 | 60,949. | 67 |
| 6. Heizung . . . . . | 14,227. | 59 | 16,891. | 79 |
| 7. Verschiedene Büreaubedürfnisse . | 7,610. | 94 | 7,869. | 42 |
| 8. Verbleiung von Postjäken . . | 82. | 25 | 86. | — |
| | 269,986. | 99 | 289,987. | 73 |

Die Auslagen für die Drukjachen würden noch unter dem verzeigten Stande geblieben sein, wenn nicht die Ausführung der neuen Postverträge außerordentliche Anschaffungen erfordert hätten. Die Verwaltung konnte die in der Abtheilung 1 gegenüber dem Vorjahre verzeigten Minderausgaben nur dadurch erzielen, daß eine weiter gehende Zentralisation und Konkurrenz in Ausführung kam.

Dieses Verfahren hat jedoch einer angemessenen Verbreitung der Arbeitlieferungen nicht Eintrag gethan, indem diese Drukarbeiten wie folgt zugetheilt worden sind: An 2 Buchdrukereien in Genf, 2 in Lau-

sanne, 1 in Neuenburg, 2 in Solothurn, 2 in Basel, 2 in Aarau, 2 in Luzern, 1 in Schwyz, 2 in Glarus, 1 im Kanton Tessin, 5 in Zürich, 1 in Schaffhausen, 3 in St. Gallen, 7 in Bern, 1 in Appenzell.

### 4. Dienstkleidung.

| | 1868. Fr. Rp. | 1867. Fr. Rp. |
|---|---|---|
| Es sind verausgabt worden . . . | 134,969. 48 | 137,911. 14 |
| Der Voranschlag beträgt . . . | 135,000. — | 138,000. — |

Die Ausgaben vertheilen sich auf nachstehende Rubriken:

| | 1868. Fr. Rp. | 1867. Fr. Rp. |
|---|---|---|
| a. Ankauf von Tüchern, Leinwand, Knöpfen, und übrigen Ausrüstungsgegenständen | 116,352. 38 | 122,022. 85 |
| b. Anfertigungskosten . . . . | 29,169. 10 | 30,024. 45 |
| c. Expertisen, Fracht, Ausmessen ꝛc. . | 799. 25 | 732. 30 |
| d. Verzinsung des Inventarbestandes . | 1,551. 05 | 1,037. 59 |
| | 147,871. 78 | 153,817. 19 |
| Davon ab: | | |
| Erlös durch Verkauf von Postillonshosen, Tüchern ꝛc., nach Abzug des in der Dienstkleidungskasse befindlichen Saldo's | 12,902. 30 | 15,906. 05 |
| Ausgabe | 134,969. 48 | 137,911. 14 |
| weniger als im Jahr 1867 | 2,941. 66 | — — |

### 5. Gebäulichkeiten (Lokalmiethe).

Die für 1868 bestrittenen Ausgaben von Fr. 692,997. 68 umfassen:

| | 1868. Fr. Rp. | 1867. Fr. Rp. |
|---|---|---|
| 1) Die Miethzinse für die Postlokale | 219,867. 63 | 206,159. 04 |
| Sind abzuziehen: Untermiethen . . . . | 44,588. 15 | 38,329. 64 |
| | 175,279. 52 | 167,829. 40 |
| 2) Unterhalt und kleinere Einrichtungen in den Lokalen, so weit dieselben nicht dem Vermiether obliegen . | 3,565. 45 | 8,170. 18 |
| | 178,844. 97 | 175,999. 68 |

Das bekannte Steigen der Miethpreise, besonders derjenigen der für den Verkehr günstigen Lokale, wird es genügend erklären, daß die Miethausgaben für 1868 gegen 1867 um Fr. 7,450. 12 höher stehen. Die ganze Mehrausgabe dagegen beträgt nur Fr. 2,845. 39. Mit den Erweiterungen des Dienstes und der Vermehrung des Personals erwächst auch der Bedarf größerer Lokale, deren Beschaffung wir als eine wohlbegründete Verwendung erachten. Diese Rubrik wird daher auch in den nächsten Jahren voraussichtlich noch etwas stärkere Auslagen in Anspruch nehmen.

## 5. Postmaterial.

| | |
|---|---|
| Budget für 1868 . . . . . | Fr. 693,000. — |
| Ausgaben im Jahr 1868 . . . . . | „ 692,997. 65 |

Im Einzelnen wurden verausgabt:

**I. Für Postwagen und Schlitten:**

| | | Fr. Rp. |
|---|---|---|
| 1) | Für neue Wagen und Schlitten . . . | 182,924. 51 |
| 2) | „ Fuhrwesenmaterial . . . . | 92,210. 36 |
| 3) | „ Reparaturen . . . . . | 221,529. 09 |
| 4) | „ Verzinsung des Postmaterials (incl. Bahnpostwagen und Büreauxgeräthschaften) . | 66,520. 97 |
| | | 563,184. 92 |
| | Abzuziehen: | |
| | Für geliefertes Material zu neuen Wagen . . | 27,779. — |
| | | 535,405. 92 |

**II. Für Bahnpostwagen:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Neue Anschaffungen . . | Fr. 39,000. — | | |
| Uebrige Ausgaben . . . | „ 44,962. 51 | | |
| | | 83,962. 51 | |

**III. Für Büreaugeräthschaften:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) Neue Anschaffungen . . | Fr. 55,512. 78 | | |
| 2) Reparaturen . . . | „ 18,116. 47 | | |
| | | 73,629. 25 | |
| | wie oben | | 692,997. 68 |

Bezüglich der Mehrausgaben für Reparaturen gegenüber dem Jahre 1867 ist zu bemerken, daß dieselben in Wirklichkeit nicht so bedeutend sind als sie scheinen. Die Ausscheidung der Ausgaben für Fuhrwesenmaterial von denjenigen für Reparaturen findet nämlich nicht überall

mit gleicher Genauigkeit statt, und oft werden Anschaffungen von Fuhrwesenmaterial zu Wagenreparaturen unter lezterer Rubrik verrechnet, anstatt unter ersterer, so daß, um ein richtiges Urtheil in der Sache zu bekommen, die Ausgaben für Fuhrwesenmaterial . Fr. 92,210. 36
zu denjenigen für Reparaturen . . . . „ 221,529. 09

hinzu gerechnet werden müssen, also zusammen . Fr. 313,739. 45
was eine Mehrausgabe gegenüber dem Jahr 1867 von bloß . . . . . „ 8,643. 50
und gegenüber der entsprechenden Büdgetrubrik von 1868 von bloß . . . . . „ 1,739. 45
erzeigt.

Immerhin ist unsere Hoffnung, daß sich die Ausgaben für Wagenreparaturen in der Folge vermindern werden, wie wir nach dem leztjährigen Rechnungsergebniß anzunehmen berechtigt waren, nicht in Erfüllung gegangen.

Eine fleißige Beaufsichtigung des Wagenmaterials in Bezug auf Remisirung und Reinigung, rechtzeitige Anordnung der nöthigen Reparaturen und genaue Kontrolirung der gemachten Arbeit, sowie besonders Beaufsichtigung der Ausführung der neuen Wagenbauten und Expertise der neuen Postwagen in ihrem rohen Zustande, bevor sie gemalt und ausgarnirt sind, können allein Ersparnisse in den in Rede stehenden Ausgaben herbei führen, und wir werden nicht ermangeln, diesem Gegenstand ferner unsere Aufmerksamkeit zu schenken.

Die Büreaugeräthschaften erheischten eine Ausgabe
im Jahr 1868 von . . . . . Fr. 73,629. 25
„ „ 1867 „ . . . . . „ 72,125. 33

Mehrausgabe im Jahr 1868 von Fr. 1,503. 92

Die Ausführung der neuen Postverträge, die Erstellung neuer Postbüreaux, die Vermehrung und Kontrolirung der Speditionen, Sicherung der Werthsendungen ꝛc. erforderten bedeutende Anschaffungen von Waagen, Stempeln, eisernen Kassekisten u. dgl., und es konnte auch mit der verzeigten Verwendung dem wirklichen Bedarfe noch nicht genügt werden.

## VII. Transportkosten.

Ordentliches Büdget für 1868 . . . . Fr. 3,060,000. —
Bewilligter Nachkredit . . . . . „ 250,000. —

Total des Büdget . . . . . Fr. 3,310,000. —

Ausgaben laut Rechnung des Jahres 1868 . . Fr. 3,291,413. 51
„ „ „ „ „ 1867 . . „ 3,294,447. 65
Minderausgabe gegenüber dem Büdget . . „ 18,586. 49
„ als im Jahr 1867 . . . „ 3,034. 14

Die Transportkosten zerfallen in zwei Hauptrubriken, nämlich in fixe und auf Verträgen beruhende Kurszahlungen und in irreguläre Transportkosten, welch' leztere 8 Unterrubriken umfassen.

1. Fixe Transportkosten.

Die fixen, auf Verträgen beruhenden Bezahlungen betragen

| | | |
|---|---|---|
| im Jahr 1868 . . . . . | Fr. | 2,487,672. 33 |
| „ „ 1867 . . . . . | „ | 2,313,492. 66 |
| Mehrmehrung im Jahr 1868 . . . | Fr. | 174,179. 67 |

Dieser Vermehrung der fixen Transportkosten liegt folgende Bewegung zu Grunde:

I. Vermehrung der fixen Kurszahlungen:

| | | |
|---|---|---|
| a. infolge Zuschlags der Postillonstrinkgelder der Lokalpostkurse zu den fixen Kurszahlungen . . . . . | Fr. | 142,800 |
| b. durch Verrechnung der Kosten sämmtlicher regulären Beiwagen unter den fixen Kurszahlungen, anstatt unter Rubrik „Vermehrte Bespannung der Hauptwagen" . . . . . | „ | 24,000 |
| c. durch die im Laufe des Jahres 1867 neu erstellten und ausgedehnten Jahreskurse . . . . . | „ | 42,720 |
| d. durch die im Laufe des Jahres 1868 neu erstellten und ausgedehnten Postkurse . . . . . | „ | 75,380 |
| e. durch die im Laufe des Jahres 1868 erhöhten Kurszahlungen infolge Verwendung größerer Wagen oder sonstigen Mehrleistungen der Unternehmer . | „ | 10,220 |
| f. durch die im Laufe des Jahres 1868 erhöhten Kurszahlungen ohne entsprechende Mehrleistung von Seite der Unternehmer . . . . . | „ | 13,520 |
| Total der Vermehrungen | Fr. | 308,640 |

II. Verminderung der fixen Kurszahlungen:

| | | |
|---|---|---|
| a. infolge der im Laufe des Jahres 1867 stattgefundenen Betheiligung der Kursführer an den Passagiereinnahmen gegen entsprechende Reduktion ihrer Kurszahlungen . . . . . | Fr. | 50,940 |
| b. durch die im Laufe des Jahres 1868 stattgefundenen Betheiligungen . . . . . | „ | 49,130 |
| c. durch die im Laufe des Jahres 1867 aufgehobenen Postkurse . . . . . | „ | 11,000 |
| Uebertrag | Fr. | 111,070 |

| | | |
|---|---|---|
| | Uebertrag | Fr. 111,070 |
| d. durch die im Laufe des Jahres 1868 aufgehobenen, abgekürzten und in der Bespannung reduzirten Postkurse . . . . . | „ | 18,650 |
| e. durch die im Laufe des Jahres 1868 reduzirten Kurszahlungen ohne Minderleistung Seitens der Unternehmer . . . . . | „ | 4,830 |
| | Total der Verminderungen | Fr. 134,550 |
| | „ „ Vermehrungen | „ 308,640 |
| | bleibt Vermehrung (annähernd wie oben) | Fr. 174,090 |

Von der Gesammtsumme der fixen Transportkosten im Betrage von Fr. 2,487,672. 33 fallen auf die Jahreskurse Fr. 2,096,378. 56
auf die Sommerkurse (incl. reguläre Beiwagen) . „ 267,465. 53
auf die Winterkurse . . . . . „ 31,730. 81
auf die Transportunternehmen, deren Ertrag von den Kursführern bezogen wird . . . . „ 44,084. 47
auf die Fourgondienste zwischen den Post- und Eisenbahnhöfen . . . . . „ 48,012. 96

Bezüglich der beiliegenden Tabelle Nr. 15, welche eine nach den verschiedenen Postkreisen zusammengestellte vergleichende Uebersicht der fixen Kurszahlungen eines Pferdes per Jahr, Monat und Tag, sowie auch der regulären Transportkosten eines Fuhrwerkes je nach der Zahl der verwendeten Pferde per Jahr und Station und per Jahr und Wegstunde enthält, wird auf die im letztjährigen Bericht angebrachten Bemerkungen hingewiesen, indem dieselben auch für künftige Jahre als Wegweiser bei Abschluß von Postführungsverträgen betrachtet werden können.

### 2. Irreguläre Transportkosten.

| | | |
|---|---|---|
| Die irregulären Transportkosten betragen im Jahr 1868 . . . . . | Fr. | 803,741. 18 |
| „ „ 1867 . . . . . | „ | 980,954. 99 |
| Verminderung im Jahr 1868 | Fr. | 177,213. 81 |

Die irregulären Transportkosten zerfallen, wie schon früher bemerkt, in 8 Unterrubriken, nämlich:

a. Kosten für beförderte Beiwagen zum Personentransport nach den tarifmäßigen Gebühren.

| | | |
|---|---|---|
| Ausgaben im Jahr 1868 . . . . . | Fr. | 514,192. 48 |
| „ „ „ 1867 . . . . . | „ | 467,216. 87 |
| Vermehrung im Jahr 1868 | Fr | 46,975. 61 |

Die Vermehrung der Beiwagenkosten rührt zum Theil von den neu erstellten Postkursen, besonders aber von der Zunahme der Frequenz im Lokalverkehr und bei den bündnerischen Postkursen her.

b. Vermehrte Bespannung der Hauptwagen.

| | | |
|---|---|---|
| Ausgaben im Jahr | 1868 . . . . | Fr. 15,844. 39 |
| „ „ „ | 1867 . . . . | „ 39,877. 27 |
| | Verminderung im Jahr 1868 | Fr. 24,032. 88 |

infolge Verrechnung der Kosten der regulären Beiwagen unter den fixen Kurszahlungen anstatt in dieser Rubrik, welche nur noch die Zulagen für die durch die Kursführungsverträge nicht vorgesehene zeitweise Verwendung größerer Wagen während des Sommers und die Entschädigungen für Kreuzung der Fahrten und veränderte Fahrtordnungen umfaßt.

c. Außergewöhnliche Transportkosten.

| | | |
|---|---|---|
| Ausgaben im Jahr | 1868 . . . . | Fr. 32,500. 62 |
| „ „ „ | 1867 . . . . | „ 35,919. — |
| | Verminderung im Jahr 1868 | Fr. 3,418. 38 |

d. Postillonstrinkgelder.

| | | |
|---|---|---|
| Ausgaben im Jahr | 1868 . . . . | Fr. 135,826. 40 |
| „ „ „ | 1867 . . . . | „ 278,633. 15 |
| | Verminderung im Jahr 1868 | Fr. 142,806. 75 |

Diese Verminderung ist infolge des auf 1. Jänner 1868 stattgefundenen Zuschlags der Postillonstrinkgelder der Lokalpostkurse zu den fixen Kurszahlungen eingetreten (siehe Vermehrung der fixen Kurszahlungen).

e. Schiffahrtsgelder.

| | | |
|---|---|---|
| Ausgaben im Jahr | 1868 . . . . | Fr. 5,959. 56 |
| „ „ „ | 1867 . . . . | „ 4,050. 02 |
| | Vermehrung im Jahr 1868 | Fr. 1909. 54 |

welche infolge eines mit Beginn vom 15. Mai 1867 mit der schweiz. Nordostbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages für Ausführung einer Nachtdampfbootfahrt auf dem Bodensee zwischen Lindau und Romanshorn behufs eines direkten Anschlusses an den Frühzug der bayerischen Eisenbahn stattgefunden hat.

f. Wagenbeleuchtung und Wagenschmiere.

| | | |
|---|---|---|
| Ausgaben im Jahr | 1868 . . . . | Fr. 23,073. 03 |
| „ „ „ | 1867 . . . . | „ 24,465. 76 |
| | Verminderung im Jahr 1868 | Fr. 1,392. 73 |

g. Gebühren an das Ausland.

Diese Rubrik umfaßt die Auslagen an Grenz- und Brükenzöllen für die auf fremdem Gebiet unterhaltenen schweizerischen Postkurse.

| | |
|---|---|
| Ausgaben im Jahr 1968 . . . . . | Fr. 166. 59 |
| " " " 1867 . . . . . | " 231. 74 |
| Verminderung im Jahr 1868 | Fr. 65. 15 |

welche infolge Uebertragung des Kurses Les Brassus-les Rousses auf Rechnung des Unternehmers stattgefunden hat.

h. Vergütungen an die Eisenbahnen und Dampfboote für den Transport der Fahrpoststüke über 10 ℔.

| | |
|---|---|
| Ausgaben im Jahr 1868 . . . . . | Fr. 76,178. 11 |
| " " " 1867 . . . . . | " 81,878. 62 |
| Verminderung im Jahr 1868 | Fr. 5,700. 51 |

welche infolge Abnahme der Fahrpoststüke über 10 ℔ eingetreten ist. Dieselben sind nämlich in größerem Maße zum Transport an die Eisenbahnen übergegangen, während sich die Stüke unter 10 ℔ sehr bedeutend vermehrten, was aus dem Umstand hervorgeht, daß die Einnahmen für Fahrpoststüke dieses Jahr um Fr. 190,238 zugenommen haben.

Die Kondukteurplazabtretungen, welche im lezten Jahr noch mit einer Summe von Fr. 51,727. 89 in den Ausgaben der Transportkosten erschienen, sind auf 1. Jänner des Berichtsjahres aus dieser Rubrik weggefallen, weil diese Summe zur Aufbesserung der fixen Besoldungen der Kondukteure benuzt wurde.

Die Beilagen Nr. 16 und 17 enthalten eine Uebersicht sämmtlicher Transportkosten in den Jahren 1867 und 1868, rubrikenweise nach den Monaten und nach den Postkreisen zusammengestellt.

## VIII. Frankomarken, Couverts, Empfangscheine, Geldanweisungsformulare.

Die Ausgaben von Fr. 123,739. 62 sind im Einzelnen wie folgt verwendet worden:

| | 1868. | 1867. |
|---|---|---|
| Für Fabrikation von 24,202,000 Frankomarken, zu 80 Rp. per 1000 Stük . . . . . | Fr. 19,409. 60 | Fr. 20,508. 75 |
| Von 8,945,000 Couverts, zu 70 Rp. für 1000 Stüke . . | " 62,615. — | " 27,188. — |
| Uebertrag | Fr. 82,024. 60 | Fr. 47,696. 75 |

| | | |
|---|---|---|
| Uebertrag | Fr. 82,024. 60 | Fr. 47,696. 75 |
| Von Geldanweisungskartons des vor dem 1. Januar 1869 bestandenen Formulars . . . . | „ 1,633. 90 | „ 14,202. 69 |
| Die seit 1. Januar 1869 eingeführten Formulare kosten 98 Rp. für je 1000 Stük. Für Druk und Papier der Empfangscheine (zu 8 Fr. per 1000) und Empfangscheinbücher | „ 2,719. 50 | „ 1,427. 80 |
| | Fr. 86,368. — | Fr. 63,327. 24 |
| Provision an die Postbeamten und Privatverkäufer für den Verkauf der Frankomarken und Couverts 1 % . | „ 37,371. 62 | „ 1,561. 51 |
| | Fr. 123,739. 62 | Fr. 64. 888. 75 |

Diese Kosten sind auf den Briefeinnahmen in Abzug gebracht.

## IX. Verschiedenes.

| | 1868. | 1867. |
|---|---|---|
| An Ausgaben sind in Rechnung getragen . . . . . | Fr. 35,289. 45 | Fr. 30,513. 30 |
| Voranschlag . . . . . | „ 35,300. — | |

Dieselben zerfallen in folgende Rubriken.

| | | |
|---|---|---|
| Ersaz für Beschädigungen und Verluste: | | |
| a. Vergütungen an Reisende für auf der Postfahrt erlittene persönliche Verlezungen, 12 Fälle. Fr. 2,890. 64 | | |
| b. Vergütungen für verlorne oder beschädigte Fahrpoststüke, 83 Fälle „ 21,205. 66 | „ 24,096. 30 | „ 22,124. 53 |

Von den Postbeamten und Postpferdhaltern sind im Weitern für Beschädigungen und Verluste Vergütungen geleistet worden im Betrage von Fr. 7619. 48.

| | | |
|---|---|---|
| Uebertrag | Fr. 24,096. 30 | Fr. 22,124. 53 |

| | | |
|---|---|---|
| Uebertrag | Fr. 24,096. 30 | Fr. 22,124. 53 |
| Verzinsung des für den Loskauf der Schaffhausischen Posten von der Bundeskasse bezahlten Kapitals . | „ 4,702. 34 | „ 4,702. 34 |
| Verschiedene anderweitige Ausgaben, als: Rechnungsdifferenzen, Portovergütungen, Prozeßkosten, Zollauslagen, Umzugskosten, Mobiliarassekuranzprämien u. s. w. . . | „ 6,490. 60 | „ 3,686. 43 |
| | Fr. 35,289. 24 | Fr. 30,513. 30 |

## II. Telegraphenverwaltung.

### 1 Allgemeine Bemerkungen.

Die Anwendung der ermäßigten Taxe von 50 Rappen für die einfache Depesche im internen telegraphischen Verkehr der Schweiz bildet das wesentlichste Moment unserer Telegraphie im Jahr 1868.

Diese Bestimmung, die in Folge Bundesgesez vom 18. Dezember 1867 *) auf 1. Januar in Wirksamkeit gesezt wurde, war der Art, daß gewisse Bedenken über deren Thunlichkeit gerechtfertigt waren. Man konnte einerseits befürchten, daß durch die Herabsezung der Taxe um die Hälfte das finanzielle Ergebniß der Verwaltung einen nachtheiligen Einfluß erleiden und sich nur mit Mühe erholen werde; andererseits stand zu besorgen, daß durch eine übergroße Vermehrung der Depeschenzahl Dienstunregelmäßigkeiten hervorgerufen werden könnten, deren bedauerliche Folgen durch die Wohlfeilheit der Taxen nicht aufgewogen würden. In lezterer Beziehung blieb der Verwaltung verhältnißmäßig sehr kurze Zeit, um den Bestand des Personals, der Linien und Apparate in der den neuen Anforderungen genügenden Weise zu vervollständigen.

Glüklicherweise lauten die Thatsachen zu Gunsten derjenigen, welche diese Bedenken bei Seite sezen wollten, um unserm Lande sofort die

*) Siehe eidg. Gesezsammlung, Band IX, Seite 220.

Vortheile einer möglichst billigen Taxe im telegraphischen Verkehre zuzuwenden.

In finanzieller Hinsicht hat unsere Verwaltung nun die Ueberzeugung gewonnen, daß sie forthin mit eigenen Mitteln wird bestehen können, und was die Dienstschwierigkeiten anbetrifft, so hatte sie, nachdem der lezte Sommer einmal überdauert war, hinreichend Zeit, ihre Vorkehren zu treffen, um in der Folge allen Anforderungen ein Genüge leisten zu können. Was, wie wir es nennen wollen, die Krisis des verflossenen Sommers anbetrifft, so müssen wir zugestehen, daß es damals einen Zeitpunkt gab, wo die uns zur Verfügung stehenden Beförderungsmitiel nicht mehr ausreichten, um die vorhandene Arbeit zu bewältigen. Allein jene Zeit war von kurzer Dauer, und im Ganzen genommen sind die Leistungen nicht hinter denjenigen der frühern Jahre mit der Taxe von Fr. 1 zurükgeblieben.

In Folge der Reduktion der internen Taxe um die Hälfte hat sich die Zahl der internen Depeschen verdoppelt, und zwar sofort, beinahe ohne einen bemerkbaren Uebergang. Wenn wir die Depeschenzahlen von 1867 und 1868 mit einander vergleichen, so finden wir, daß sie sich im Januar von 25,257 auf 42,051, im Februar von 23,511 auf 48,998, und im ganzen Jahre von 397,333 auf 798,186 vermehrte. Also hatte sich schon im Monat Februar die Zahl mehr als verdoppelt, und dieses gleiche Resultat wurde für das ganze Berichtsjahr erreicht.

Wenn wir nun auf das finanzielle Ergebniß zurükkommen, so zeigt sich zunächst, daß die Totaleinnahme diejenige des Jahres 1867 um nahezu Fr. 100,000 übersteigt; die gleiche Vermehrung zeigt sich aber auch in den Ausgaben, so daß die beiden Jahresrechnungen mit einem nahezu gleichen Reinertrage abschließen, nämlich mit Fr. 74,562. 05 für 1867 und Fr. 71,355. 35 für 1868.

Dabei muß jedoch bemerkt werden, daß im Jahre 1868 die Kosten für Neubauten von Telegraphenlinien durch den von der Bundesversammlung durch Beschluß vom 17. Juli 1867 zu diesem Zweke bewilligten Spezialkredit von Fr. 500,000 gedekt wurden, während die Baukosten vom Jahre 1867 in den Ausgaben des ordentlichen Büdgets inbegriffen waren. Der Spezialbaukonto, welcher für den erwähnten Kredit außerhalb der gewöhnlichen Rechnung der Verwaltung aufgestellt wurde, belief sich auf 31. Dezember 1868 auf Fr. 209,279. 58; der Reinertrag des Jahres von Fr. 71,355. 35 wurde zur Amortisation des Baukontos verwendet, so daß das Soll desselben auf 1. Januar 1869 auf Fr. 137,924. 23 reduzirt werden konnte. Da die wesentlichsten Neubauten unseres Telegraphennezes nunmehr ausgeführt sind, so ist man zu der Hoffnung berechtigt, daß der Spezialbaukonto in rascher

Aufeinanderfolge gedeckt werden kann, und daß in wenigen Jahren das gewöhnliche Büdget wieder hinreichen werde, um künftig allen Anforderungen genügen zu können.

Im Verlaufe des abgewichenen Jahres hat noch ein anderer Punkt von nicht geringer Tragweite unsere Aufmerksamkeit in besonderer Weise in Anspruch genommen; wir meinen die internationale Telegraphenkonferenz, welche in Vollziehung des Art. 56 des Pariservertrages in Wien stattgefunden hat. Wir werden weiter unten unter dem Titel „Beziehungen und Verkehr mit dem Auslande" die interessanten Resultate dieser Konferenz erörtern.

Im Jahre 1868 wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

## a. Neu erstellte Linien.

| | | | | | | | | | | | | Länge in Kilometern. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Linie | mit | 5 | Drähten | von | Basel Central-Bahnhof | nach | St. Jakob | an | der | Eisenbahn | . . | 1,8 |
| " | " | 4 | " | " | St. Jakob | " | Liestal | " | " | " | . . | 11,4 |
| " | " | 3 | " | " | Liestal | " | Läufelfingen | " | " | " | . . | 16,8 |
| " | " | 3 | " | " | Hauenstein | " | Tannwald | " | " | " | . . | 3,6 |
| " | " | 2 | " | " | Reußbrüke | " | Luzern (Tunnel) | " | " | " | . . | 1,2 |
| " | " | 3 | " | " | Olten | " | Baden | " | " | " | . . | 39,6 |
| " | " | 2 | " | " | Baden | " | Dietikon | " | " | " | . . | 12,0 |
| " | " | 2 | " | " | Dietikon | " | Altstetten | " | " | " | . . | 6,6 |
| " | " | 3 | " | " | Altstetten | " | Zürich Ende Bahnhof) | " | " | " | . . | 3,6 |
| " | " | 1 | Draht | " | Wallisellen | " | Winterthur | " | " | " | . . | 16,8 |
| " | " | 2 | Drähten | " | Winterthur | " | Eulach | " | " | " | . . | 1,2 |
| " | " | 2 | " | " | Eulach | " | St. Gallen | " | " | " | . . | 57,6 |
| " | " | 1 | Draht | " | Aigle | " | Saanen | an | der | Landstraße | . . | 41,4 |
| " | " | 1 | " | " | Rive | " | Cologny | " | " | " | . . | 3,6 |
| " | " | 2 | Drähten | " | Ins | " | Erlach | " | " | " | . . | 4,3 |
| " | " | 2 | " | " | Wimmisbrüke | " | Wimmis | " | " | " | . . | 0,9 |
| " | " | 1 | Draht | " | Quartier | " | Brevine | " | " | " | . . | 10,6 |
| " | " | 1 | " | " | Bern | " | Aarberg | " | " | " | . . | 19,0 |
| " | " | 1 | " | " | Thun | " | Steffisburg | " | " | " | . . | 2,8 |
| " | " | 1 | " | " | Kanderbrüke | " | Saanen | " | " | " | . . | 51,8 |
| | | | | | | | | | | Transport | | 306,6 |

| | | | | | | | | | | | | Länge in Kilometern. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | Uebertrag | 306,6 |
| Linie | mit | 1 | Draht | von | Zweisimmen | nach | Lenk | an | der | Landstraße . . | | 12,4 |
| " | " | 7 | Drähten | " | Basel (Büreau) | " | Spahlenring | " | " | " . . | | 1,2 |
| " | " | 6 | " | " | Spahlenring | " | Central-Bahnhof | " | " | " . . | | 3,0 |
| " | " | 1 | Draht | " | St. Jakob | " | Schweizerhalle | " | " | " . . | | 6,0 |
| " | " | 1 | " | " | Stein im Aargau | " | Laufenburg | " | " | " . . | | 10,2 |
| " | " | 1 | " | " | Zurzach | " | Kaiserstuhl | " | " | " . . | | 12,0 |
| " | " | 1 | " | " | Dachsfelden | " | Undervelier | " | " | " . . | | 15,6 |
| " | " | 1 | " | " | Reinach | " | Sursee | " | " | " . . | | 13,8 |
| " | " | 1 | " | " | Stans | " | Beckenried | " | " | " . . | | 9,0 |
| " | " | 2 | Drähten | " | Papiermühle | " | Schönbrunn | " | " | " . . | | 3,0 |
| " | " | 1 | Draht | " | Herisau | " | Brunnadern | " | " | " . . | | 19,2 |
| " | " | 1 | " | " | Appenzell | " | Waldstatt | " | " | " . . | | 18,0 |
| " | " | 1 | " | " | Wängi | " | Tobel | " | " | " . . | | 15,6 |
| " | " | 1 | " | " | Schwanden | " | Engi | " | " | " . . | | 7,2 |
| | | | | | | | | | | | | 452,8 |

## b. Neue Drähte an schon bestehenden Linien.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Draht | von | Genf | nach | Vaumarcus | längs | der | Eisenbahn | . . | 100,2 |
| 1 | " | " | Herzogenbuchsee | " | Murgenthal | " | " | " | . . | 14,6 |
| 2 | Drähte | " | Bern | " | Herzogenbuchsee | " | " | " | . . | 39,6 |
| 1 | Draht | " | Aarburg | " | Murgenthal | " | " | " | . . | 9,6 |
| 2 | Drähte | " | Tannwald | " | Olten | " | " | " | . . | 1,2 |
| | | | | | | | | Transport | | 165,2 |

| | | | | | | | | | | Länge in Kilometern. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | Uebertrag | 165,2 |
| 1 | Draht | von | Aarburg | nach | Neußbrüke | längs | der | Eisenbahn | . . | 49,8 |
| 2 | Drähte | „ | Olten | „ | Aarburg | „ | „ | „ | . . | 3,6 |
| 2 | „ | „ | Luzern (Tunnel) | „ | Luzern Büreau | „ | „ | „ | . . | 2,4 |
| 18 | „ | „ | Zürich Bahnhof | „ | Zürich Ende Bahnhof | „ | „ | „ | . . | 1,2 |
| 3 | „ | „ | Zürich Ende Bahnhof | „ | Wallisellen | „ | „ | „ | . . | 8,4 |
| 2 | „ | „ | Rapperschwyl | „ | Wallisellen | „ | „ | „ | . . | 34,8 |
| 1 | Draht | „ | Winterthur | „ | Wülflingen | „ | „ | „ | . . | 2,4 |
| 2 | Drähte | „ | Sargans | „ | Chur | „ | „ | „ | . . | 26,4 |
| 2 | „ | „ | Weesen | „ | Rapperschwyl | „ | „ | „ | . . | 27,6 |
| 1 | Draht | „ | St. Gallen | „ | Winkeln | „ | „ | „ | . . | 6,0 |
| 1 | „ | „ | St. Gallen | „ | Sargans | „ | „ | „ | . . | 81,6 |
| 1 | „ | „ | Sargans | „ | Weesen | „ | „ | „ | . . | 31,8 |
| 1 | „ | „ | Weesen | „ | Glarus | „ | „ | „ | . . | 12,0 |
| 1 | „ | „ | Genf | „ | Rive | an | der | Landstraße | . . | 2,1 |
| 1 | „ | „ | Biel | „ | Dachsfelden | „ | „ | „ | . . | 17,4 |
| 1 | „ | „ | Locle | „ | Quartier | „ | „ | „ | . . | 5,4 |
| 1 | „ | „ | Kanderbrüke | „ | Thun | „ | „ | „ | . . | 5,4 |
| 1 | „ | „ | Dürrmühle | „ | Herzogenbuchsee | „ | „ | „ | . . | 15,1 |
| 3 | Drähte | „ | Läufelfingen | „ | Hauenstein | „ | „ | „ | . . | 3,0 |
| 1 | Draht | „ | Zurzach | „ | Laufenburg | „ | „ | „ | . . | 24,0 |
| 1 | „ | „ | Stein im Aargau | „ | Schweizerhalle | „ | „ | „ | . . | 20,4 |
| 1 | „ | „ | Liestal | „ | Dürrmühle | „ | „ | „ | . . | 30,0 |
| | | | | | | | | | Transport | 576,0 |

| | | | | | Länge in Kilometern. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Uebertrag | 576,0 |
| 18 | Drähte von | Zürich Büreau | nach | Zürich Bahnhof (Kabel) . . . . . | 1,2 |
| 1 | Draht „ | Wülflingen | „ | Embracherhard an der Landstraße . . | 8,4 |
| 1 | „ „ | Rorbasbrüke | „ | Rorbas „ „ „ . . | 0,6 |
| 1 | „ „ | Rorbasbrüke | „ | Glattfelden „ „ „ . . | 8,4 |
| 1 | „ „ | Embracherhard | „ | Baden „ „ „ . . | 29,4 |
| 2 | Drähte „ | Herisau | „ | Waldstatt „ „ „ . . | 4,2 |
| 1 | Draht „ | Winkeln | „ | Herisau „ „ „ . . | 3,0 |
| 1 | „ „ | Waldstatt | „ | Wattwyl „ „ „ . . | 22,2 |
| 1 | „ „ | St. Gallen | „ | Teufen „ „ „ . . | 6,0 |
| 1 | „ „ | Rorschach | „ | Steinach „ „ „ . . | 4,8 |
| 2 | Drähte „ | St. Moritz (Bad) | „ | der Hauptstraße . . . . . | 0,6 |
| | | | | | 664,8 |

## c. Neu umgebaute Linien längs ihrem alten Trace.

1. Auf Eisenbahnen: keine.

2. Auf Landstraßen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Linie bei | Cybourg | | | mit imprägnirten Stangen . . . . . | 1,8 |
| „ „ | Courtelary | | | „ „ „ „ . . . . . | 3,0 |
| „ von | Embracherhard | nach | Bülach | „ gewöhnlichen „ . . . . . | 6,6 |
| „ „ | Airolo | „ | Dazio Grande | „ Kastanienstangen . . . . . | 12,9 |
| „ „ | Plankis | „ | Ems | „ Lärchenstangen . . . . . | 4,2 |
| | | | | | 28,5 |

## d. Abgebrochene Linien.

Linie mit 1 Draht von Rigikaltbad nach Küßnacht . . . . . 12,0

Die Linien des schweizerischen Telegraphennezes hatten auf 31. Dezember 1868 folgende Längen:

| | Linien mit 1 Draht. Kilometer. | Linien mit 2 Drähten. Kilometer. | Linien mit 3 Drähten. Kilometer. | Linien mit 4 Drähten u. mehr. Kilometer. | Total. Kilometer. |
|---|---|---|---|---|---|
| I. Kreis, Lausanne . . . . . | 368,4 | 173,4 | 93,6 | 84,6 | 720,0 |
| II. „ Bern . . . . . | 336,5 | 278,3 | 46,1 | 149,3 | 810,2 |
| III. „ Olten . . . . . | 321,5 | 204,9 | 128,3 | 130,1 | 784,8 |
| IV. „ Zürich . . . . . | 193,2 | 220,8 | 94,2 | 84,6 | 592,8 |
| V. „ St. Gallen . . . . . | 327,6 | 194,4 | 39,6 | 151,8 | 713,4 |
| VI. „ Bellenz . . . . . | 442,2 | 200,4 | 23,4 | 0,6 | 666,6 |
| Bestand auf 31. Dezember 1868 . . | 1989,4 | 1272,2 | 425,2 | 601,0 | 4287,8 |
| „ „ „ „ 1867 . . | 1932,6 | 1133,4 | 381,0 | 423,6 | 3870,6 |
| Vermehrung | 56,8 | 138,8 | 44,2 | 177,4 | 417,2 |

Nach vorstehender Uebersicht haben unsere Telegraphenlinien im Jahre 1868 eine Vermehrung von 417,2 Kilometern erhalten, während die von neuerstellten Linien herrührende Vermehrung nach Abzug des abgebrochenen Drahtes (siehe Litt. a und d) sich auf 452,8 Kilometer beläuft. Dieser Unterschied rührt von Berichtigungen der früher angenommenen Längenangaben her, die einestheils durch eingeschlichene Irrthümer, anderntheils durch die Längendifferenzen des abgeänderten Trace bei Umbauten bedingt wurden.

Es beträgt somit die Totallänge unseres Telegraphennezes **4287,8 Kilometer.**

Die Ausdehnung aller in Betrieb stehenden Drähte ergibt **9026,7 Kilometer.**

Die Ausdehnung der Telegraphenlinien im ausschließlichen Dienste der Eisenbahnverwaltungen belief sich auf 31. Dezember 1868 auf 1341,4 Kilometer mit einer Zunahme von 31,4 Kilometern im Vergleich mit dem vorjährigen Bestande. Diese Vermehrung rührt von der Eröffnung der Linie Sitten-Siders (14,4 Kil.) und Bulle-Romont (17 Kil.) her.

Die Ausdehnung aller im Betriebe stehenden Drähte auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft beträgt auf 31. Dezember 1868 10358,1 Kilometer.

Von 4287,8 Kilometern unserer Linien liegen 2829,6 an den Landstraßen und 1458,2 an den Eisenbahnen.

Was den Erstellungsmodus dieser Linien anbetrifft, so zerfällt derselbe in folgende Unterabtheilungen:

| | Länge in Kilom. |
|---|---|
| Linien mit Eisenstangen . . . . . | 749,4 |
| " " Kastanienstangen . . . . | 122,4 |
| " " Lärchenstangen . . . . . | 255,0 |
| " " imprägnirten Tannenstangen . . | 1109,4 |
| " " Tannenstangen . . . . . | 1790,0 |
| " " Kastanien- und Lärchenstangen . . | 91,8 |
| " " Lärchen- und Tannenstangen . . | 151,8 |
| Kabel ohne Stangen . . . . . | 18,0 |
| | Total 4287,8 |

Wie aus den unter Litt. a und b hievoben erwähnten Mittheilungen hervorgeht, hatten die Neubauten für 1868 nicht nur den Zweck, die neu erstellten Büreaux ins Telegraphennez einzuschließen, sondern auch das System der direkten Verbindungen zu erweitern, welches bestimmt ist, einerseits die Korrespondenz auf große Entfernungen zu fördern und andererseits die für den Verkehr der Zwischenbüreaux dienenden Linien zu entlasten.

Während bis dahin die Anbringung neuer Drähte an den schon bestehenden Linien ausreichte, um direkte Verbindungen herzustellen, so waren wir dieses Jahr in der That genöthigt, auf gewissen Bahnstreken, wo die Sicherheit der Telegraphenlinie oder des Bahnbetriebes durch Hinzufügen neuer Drähte bedroht schien, eine zweite Linie zu erstellen.

So wurden auf den unter Litt. a notirten 452,8 Kilometern, die bereits eine Leitung besaßen, in einer Länge von 172,2 Kil. Doppelleitungen angelegt.

Von den neu erstellten Linien und Drähten von allgemeiner Wichtigkeit für die Entwiklung unseres Nezes nennen wir zunächst 1) die Linie von Basel nach St. Margrethen (schweizerisch-österreichische Grenze), die einen Theil der internationalen Linie Paris-Wien-Konstantinopel bildet, von welcher schon in unserm Geschäftsbericht für 1867 in den allgemeinen Bemerkungen die Rede war; 2) die direkten Drähte zwischen folgenden Büreaux: Genf-Lausanne, Genf-Basel, Bern-Basel, Bern-Zürich, Basel-Luzern, Basel-Winterthur, Basel-Zürich, Zürich-Luzern, Zürich-Winterthur, Zürich-Glarus, Zürich-Chur, Winterthur-St. Gallen, St. Gallen-Chur; 3) die indirekten Linien und Drähte, welche zur Aufnahme neu erstellter Büreaux in das Telegraphennez bestimmt wurden; darunter nennen wir folgende: Aigle-Saanen-Thun-Steffisburg, Ins-Erlach, Locle-Brevine, Bern-Aarberg, Zweisimmen-Lenk, Dachsfelden-Undervelier, Stans-Beckenried.

Vom Jahre 1867 an sahen wir uns im Falle, die Drähte von 1852 in einer bestimmten Reihenfolge zu ersezen. Diese Arbeit wurde im Jahre 1868 auf einer Streke von 40,4 Kilometern weiter geführt.

### 3. Apparate.

Die Apparate haben im Jahre 1868 keine nennenswerthen Veränderungen erlitten, und der Morse-Apparat in seinen verschiedenen Formen wurde auch ferner von der Telegraphenverwaltung ausschließlich verwendet. Dessen ungeachtet haben wir diejenigen neuen Apparate, welche sich eine gewisse Anerkennung zu erwerben wußten, nicht aus den Augen verloren.

Auf 31. Dezember 1867 besaßen wir 534 Apparate in Thätigkeit auf unserm Neze, oder genauer ausgedrükt 462 Morse-Apparate und 72 Relais, welche auf gewissen Linien als Apparate verwendet werden.

Auf 31. Dezember 1868 stieg die Anzahl der in Aktivität befindlichen Morse-Apparate auf 546, also eine Vermehrung von 84 im Vergleich zum Vorjahre, und die Zahl der als Apparate verwendeten Relais hob sich von 72 auf 84.

Wenn man in Betracht zieht, daß 36 unserer Büreaux durch Apparate der Eisenbahnverwaltungen bedient werden, so vertheilen sich obige 546 Nummern in folgender Weise unter die 394 am 31. Dezember in Thätigkeit stehenden Büreaux:

| Anzahl der Büreaux. | Anzahl der Apparate. | Gesammtzahl der Apparate. | |
|---|---|---|---|
| 36 | — | — | |
| 321 | 1 | 321 | |
| 11 | 2 | 22 | (Biel, Fleurier, Freiburg, Herisau, Morsee, Ragaz, Rapperschwyl, Rorschach, St. Moriz-Bad, Schwyz und Solothurn.) |
| 7 | 3 | 21 | (Aarau, Baden, Frauenfeld, Interlaken, Samaden, Wattwyl, Yverdon.) |
| 4 | 4 | 16 | (Romanshorn, Schaffhausen, Sitten, Thun.) |
| 1 | 5 | 5 | (Glarus.) |
| 3 | 6 | 18 | (Bellinzona, Chauxdefonds, Vivis.) |
| 1 | 7 | 7 | (Winterthur.) |
| 1 | 8 | 8 | (Neuenburg.) |
| 3 | 10 | 30 | (Chur, Lausanne, Olten.) |
| 1 | 13 | 13 | (Genf.) |
| 1 | 14 | 14 | (Luzern.) |
| 1 | 15 | 15 | (Bern.) |
| 1 | 16 | 16 | (Basel.) |
| 1 | 17 | 17 | (St. Gallen.) |
| 1 | 23 | 23 | (Zürich.) |
| 394 | | 546 | |

Ueberdies bestand die in unserm Magazin befindliche Reserve auf den gleichen Zeitpunkt aus 49 vollständigen Apparaten.

Somit besaß die Telegraphenverwaltung auf Ende 1868 602 Apparate, 106 mehr als im Vorjahre.

## 4. Büreaux.

Im Laufe des Jahres 1868 wurden 61 neue Büreaux eröffnet, 13 mehr als im Jahre 1867. Es sind folgende: Badischer Bahnhof in Basel, Centralbahnhof in Basel, Beckenried, Biasca, Biberbruck, Boltigen, Brevine, Brunnadern, Celerina, Celigny, Château d'Oex, Churwalden, Cologny, Davos-Dörfli, Degersheim, Engi, Erlach, Erlenbach, Glattfelden, Grand Hôtel (Vivis), Grandson, Grellingen, Hindelbank, Hôtel Byron, Ins, Islikon, Kempthal, Lenk, Martinsbruck, Mühlehorn, Münchenbuchsee, Münchwylen, Münster (Luzern), Neuhausen, Plainpalais (Genf), Prese (le), Romainmotier, Rougemont, Rüthi (Rheinthal), Saanen, Scanfs, Schönbrunn, Schönenwerth, Sepey, Signau, Simplon (Dorf), Sins (Graubünden), Steffisburg, Stein (Aargau), Subigen, Territet, Tobel, Twann, Undervelier, Urnäsch, Waldstatt, Weggis, Weißenburg, Wimmis, Wynigen und Zweisimmen.

Von diesen 61 Büreaux sind 13 Eisenbahntelegraphenbüreaux, und zwar: Badischer Bahnhof Basel, Hindelbank, Islikon, Kemptthal, Mühlehorn, Münchenbuchsee, Neuhausen, Rüthi, Schönenenwerth, Signau, Subigen, Twann und Wynigen.

Drei Aufgabebüreaux, wovon zwei in Basel, im badischen Bahnhof und im Centralbahnhof, das dritte im Bahnhof Schaffhausen, wurden geschlossen.

Die Anzahl der eröffneten Büreaux betrug auf 31. Dezember 1868 394, wovon 16 nur im Sommer geöffnet sind, nämlich: Hôtel Byron (Villeneuve), Chaumont, Frohburg, Gurnigel, Heustrich, Hospenthal, Le Prese, Leukerbad, Monte Generoso, Mülberg, Rigi-Kaltbad, Rigi-Kulm, Rigi-Scheideck, St. Moriz (Bad), Schönbrunn und Weißenstein.

An diese Zahl reihen sich dann ferner noch 25 Aufgabebüreaux, so daß die Gesammtzahl aller unserer Büreaux, wo telegraphische Depeschen aufgegeben werden können, auf den mehrgenannten Zeitpunkt auf 419 ansteigt.

Die beiliegende Tabelle (Nr. 1) enthält in üblicher Form eine Statistik der Zahl der Telegraphenbüreaux im Verhältniß zu den Kantonen und deren Bevölkerung, sowie zu der Zahl der spedirten Depeschen. Ueber den leztern Punkt findet man Näheres unter dem Abschnitt „Telegraphischer Verkehr". Wir haben überdies dieser Tabelle eine Rubrik beigefügt, welche die Länge der Linien für jeden Kanton in Kilometern verzeigt.

## 5. Personelles.

Die Zunahme des telegraphischen Verkehrs hat die Errichtung von 16 neuen Telegraphistenstellen auf unsern Hauptbüreaux erforderlich gemacht; davon fallen vier auf Zürich, je zwei auf Basel, Genf und Luzern, und je eine auf Bern, Lausanne, Olten, St. Gallen, Vivis und Winterthur.

Ueberdies wurde für Interlaken, Rapperschwyl und Wattwyl der Telegraphendienst vom Postdienste getrennt, und in Folge hievon mußten für diese Spezialbüreaux drei neue Telegraphistenstellen kreirt werden.

Auf der Telegraphendirektion wurde an die durch Versezung vakant gewordene Stelle eines ersten Sekretärs der bisherige zweite Sekretär, Hr. T. Rothen, befördert, welcher in dieser leztern Eigenschaft durch Hrn. H. Trüeb, Gehilfen des Kontroleurs, ersezt wurde.

Herr Grenier, Telegraphist in Genf, wurde in Ersezung des Hrn. Ghiringhelli, welcher auf sein Gesuch nach Bellenz versezt ward, zum Chef des Telegraphenbüreau's in Genf erwählt.

Ein Kontrolegehilfe der Telegraphendirektion und vier Telegraphisten haben ihre Entlassung verlangt und erhalten; ein Telegraphist wurde abberufen und zwei sind gestorben.

Endlich hat Hr. L. Curchod, Telegraphendirektor, welcher berufen wurde, das von der Telegraphenkonferenz in Wien errichtete internationale Büreau der Telegraphenverwaltungen zu leiten, auf 31. Dezember 1868 seine Stelle, die er in ausgezeichneter Weise während beinahe 12 Jahren bekleidete, nachdem er vorher als Inspektor in eingreifender Weise in allen Phasen unserer Telegraphie von Anbeginn an mitgewirkt hatte, niedergelegt.

Folgende summarische Uebersicht enthält den Bestand der Beamten der Telegraphenverwaltung auf 31. Dezember 1868, verglichen mit demjenigen von 1867:

Zahl der Beamten.

| | Auf 31. Dez. 1867. | Vermehrung. | Verminderung. | Auf 31. Dez. 1868. |
|---|---|---|---|---|
| 1. Direktion | 14 | — | 1 | 13 |
| 2. Inspektoren | 6 | — | — | 6 |
| 3. Kassiere (zugleich Kreispostkassiere | 6 | — | — | 6 |
| 4. Büreauchefs | 14 | — | — | 14 |
| 5. Telegraphisten | 126 | 19 | — | 145 |
| 6. Post- u. Zollbeamte und Angestellte von Privat-Etablissementen | 284 | 49 | 3 | 330 |
| 7. Ausläufer | 28 | 7 | — | 35 |
| | 478 | 75 | 4 | 549 |

Wie wir schon in frühern Berichten bemerkten, sind diejenigen Beamten, welche die Aufgabebüreaux oder Eisenbahntelegraphenbüreaux unter der Verantwortlichkeit der betreffenden Bahnverwaltungen besorgen und somit nicht eigentlich zur Telegraphenverwaltung gehören, in obigem Verzeichniß nicht inbegriffen.

Das Vertragen der Depeschen in die Wohnung der Adressaten wird überdies in allen Büreaux von geringerer Bedeutung durch die Angestellten selbst besorgt, die hiefür in Form einer Provision besonders entschädigt werden.

Endlich beschäftigt der Bau und Unterhalt der Telegraphenlinien ein zahlreiches Personal, welches aber bisher keinen ständigen Charakter hatte und demzufolge auch nicht den eigentlichen Beamten und Angestellten zugezählt wird.

Im Laufe des Jahres 1868 ist der Verwaltung eine einzige Klage über Verletzung des Depeschengeheimnisses eingereicht worden. Sie stützte sich darauf, daß durch ein Büreau der Civilbehörde des Ortes vom Inhalt einer Privatdepesche Kenntniß gegeben wurde, ohne die reglementarischen Vorschriften zu beachten. Der fehlbare Beamte wurde disziplinarisch bestraft.

Wir waren genöthigt, einen Telegraphisten wegen unregelmäßiger Aufführung zu entlassen. Mit Ausnahme dieses Falles war Betragen und Disziplin im Allgemeinen befriedigend.

Im Jahre 1868 wurden 439 administrative und disziplinarische Bußen im Gesammtbetrage von Fr. 486 verhängt.

### 6. Beziehungen und Verkehr mit dem Auslande.

Schon im Eingange wurde der internationalen Telegraphenkonferenz erwähnt, die im Sommer 1868 in Ausführung des Artikels 56 des Vertrages von Paris in Wien stattfand und zum Zweke hatte, diesen Vertrag und das demselben angepaßte Reglement einer Revision zu unterziehen.

Wir ließen uns auf dieser Konferenz durch unsern Telegraphendirektor, Hrn. Curchod, vertreten, welcher mit den erforderlichen Instruktionen versehen wurde, die dahin zielten, für gewisse unvollständige oder ungeeignete Bestimmungen des Vertrages Verbesserungen in praktischem und liberalem Sinne durchzuführen.

Die Konferenz wurde am 12. Juni eröffnet, und die Revisionsarbeit begann sofort auf Grundlage zahlreich eingelangter Abänderungsvorschläge, welche von den Regierungen der verschiedenen Vertragsstaaten auf erfolgte Einladung hin vorgelegt worden waren. Diese Arbeit wurde am 21. Juli mit Unterzeichnung des revidirten Vertrages, der Taxentabelle und des Reglementes geschlossen.

Alle auf diese Konferenz bezüglichen Dokumente wurden von der österreichischen Verwaltung in einem Foliobande herausgegeben und einige Exemplare dieser Sammlung zu unserer Verfügung gestellt.

Die Regierung von Großbritannien benuzte diesen Anlaß, um für ihre Telegraphenlinien in Indien und Persien dem Vertrage beizutreten; in gleicher Weise traten die englischen Gesellschaften, welche die Kabellinien zwischen Großbritannien und dem Kontinent, des schwarzen und mittelländischen Meeres verwalten, dem Vertrage bei, so daß nunmehr der in Wien revidirte Pariservertrag die einzig gültige Basis bildet für den gesammten Telegraphenverkehr nicht nur des europäischen Nezes, sondern auch aller Linien der alten Welt, die mit diesem Neze in direkter Verbindung stehen.

Was die in Kraft tretenden Abänderungen anbetrifft, so berühren dieselben die Grundlagen des Pariservertrages nicht, sondern sie bezweckten eine Reihe von Verbesserungen der technischen, administrativen und reglementarischen Bestimmungen, die in diesem Vertrage enthalten sind.

Eine einläßliche Prüfung aller dieser Abänderungen würde uns über die Grenzen dieses Berichtes hinausführen. Es genügt, hier die Hauptpunkte hervorzuheben, welche sie beschlagen, und für ein vollständiges Studium der ganzen Angelegenheit verweisen wir auf den ausführlichen Bericht unseres Abgeordneten über dessen Mission, sowie auf die gedrukte Sammlung der Dokumente der Konferenz von Wien.

Der Typendrukapparat von Hughes wurde dem im internationalen Verkehr bisher einzig anerkannten Morse-Apparat beigeordnet.

Ueber die Auswechslung von Privatdepeschen vermittelst der Semaphortelegraphen zwischen den Küsten und den in Sicht befindlichen Schiffen wurde eine Vereinbarung erzielt, deren Bestimmungen von allen denjenigen Staaten in gleicher Weise zur Anwendung kommen, welche semaphorische Stationen besitzen.

Die Anstände und Schwierigkeiten, welche aus der Kontrole und Verrechnung der frankirten Antworten entstanden, wurden durch die Annahme einer äußerst einfachen Bestimmung beseitigt, nach welcher, wenn der Aufgeber eine Antwort frankirt, dem Adressaten der Betrag der Frankatur durch das Ankunftsbüreau in Baar oder in Telegraphenmarken oder durch einen Gutschein ausbezahlt wird, wobei es dem Adressaten überlassen bleibt, die Antwort zu einer beliebigen Zeit, an eine beliebige Adresse und auf irgend einem Wege zu spediren, da die Antwortdepesche wie jedes andere Telegramm angesehen und behandelt wird.

Die Förmlichkeiten, welche bei einer rekommandirten Depesche vorgeschrieben waren, wurden vereinfacht und verbessert in dem Sinne einer größern Sicherheit in der getreuen Uebermittlung.

Die Empfangsanzeige (l'accusé de réception) wurde wieder eingeführt.

In der Taxenangelegenheit suchte die Konferenz eine dem Publikum vortheilhafte Konkurrenz in dem Sinne zu begünstigen, daß zwischen zwei gegebenen Punkten möglichst viele Verbindungen zu gleichen Taxen zugänglich gemacht werden sollen.

Die Taxrükerstattungen im Falle von Verstümmlung oder Verspätung wurden neuerdings zugestanden.

In Ausführung der Bestimmungen des revidirten Vertrages wurden zwei neue Organe geschaffen, erstens eine Spezialkommission, aus den Abgeordneten der Vertragsstaaten bestehend, die für den Fall

zusammenberufen wird, daß über irgend eine der Hauptbestimmungen des Vertrages abweichende Ansichten und Anstände in der Interpretation sich zeigen sollten, und zweitens das internationale Büreau der Telegraphenverwaltungen, das die Aufgabe hat, alle die internationale Telegraphie betreffenden Mittheilungen zu sammeln, die Tarife zu entwerfen, eine allgemeine Statistik zu erheben, die Fragen von allgemeinem Interesse, welche ihm vorgelegt werden, zu prüfen und ein telegraphisches Journal in französischer Sprache herauszugeben. Die Ergebnisse seiner Arbeiten werden von ihm den Verwaltungen der Vertragsstaaten übermittelt.

Dieses Büreau behandelt auch die Abänderungsanträge, betreffend das Dienstreglement, und läßt die vereinbarten Aenderungen zur Anwendung bringen.

Was die Errichtung des internationalen Büreaus betrifft, so müssen wir hier bemerken, daß wir zu verschiedenen Malen Gelegenheit hatten, uns davon zu überzeugen, wie schwierig es sei, in die Auslegung und Durchführung des Vertrages eine vollständige Uebereinstimmung zu bringen, seitdem es sich nicht mehr nur um eine Gruppe von zwei oder drei, sondern um 24 Staaten und mehr als dreißig verschiedene Verwaltungen handelt.

Gewisse Bestimmungen des Vertrages und des Reglementes wurden in sehr verschiedenem Sinne ausgelegt, so daß man unter einem und demselben Vertrage in guten Treuen höchst verschiedene Regeln zur Anwendung brachte, und daß, wenn dieser für 24 Staaten verbindliche Vertrag grundsäzlich auch als ein großer Fortschritt in den internationalen Beziehungen betrachtet werden konnte, in der praktischen Anwendung desselben noch Vieles zu wünschen übrig blieb.

Es fehlte eben ein Centralorgan, welches dafür sorgte, alle neuen Erscheinungen den sämmtlichen Verwaltungen sofort zur Kenntniß zu bringen, zweifelhafte Auslegungen aufzuklären und jeder Verwaltung fortwährend alle wünschbaren Aufschlüsse über Fragen von allgemeinem Interesse, welcher Art sie auch seien, liefern zu können.

Von der Nothwendigkeit überzeugt, daß diese Lüke ausgefüllt werden müsse, hatten wir der Konferenz einen Vorschlag unterbreitet, nach welchem ein solches Centralorgan unter der Autorität der Verwaltung desjenigen Staates errichtet würde, in dessen Hauptstadt die lezte Konferenz stattgefunden hätte, welche Verwaltung dann gewissermaßen die vorörtliche Leitung übernommen hätte.

Unser Vorschlag wurde grundsäzlich angenommen; hinsichtlich der Form aber fand die Konferenz es zwekmäßiger, dem internationalen Centralbüreau größere Stabilität zu geben, als solches der Fall wäre, wenn dasselbe alle zwei oder drei Jahre an eine andere Verwaltung

übergehen müßte, und dem zufolge wurde beschlossen, dasselbe auf unbestimmte Zeit unter der Oberaufsicht eines der Vertragsstaaten zu errichten, der beauftragt würde, dasselbe auf gemeinsame Kosten zu organisiren und dessen Gang zu überwachen.

Nachdem hiefür die schweizerische Verwaltung bezeichnet worden war, zögerten wir nicht, diese ehrenvolle Aufgabe zu übernehmen, und das internationale Büreau, an dessen Spize, nach dem einstimmigen Wunsche der Konferenz, Herr Direktor Curchod gestellt wurde, hat auf 1. Januar 1869 seine Thätigkeit begonnen.

Um die Kosten des internationalen Büreaus zu deken, wurde durch das Reglement ein Kredit von jährlich Fr. 40,000 bestimmt. Die Vertheilung dieser Kosten auf die Vertragsstaaten erfolgt nach einer Scala von sechs Klassen, von denen die Staaten der ersten Klasse am stärksten, die der lezten am schwächsten belastet werden. Die Schweiz befindet sich in der vierten Klasse; und wenn der Kredit von Fr. 40,000 vollständig verwendet wird, so hat sie an diese gemeinsamen Kosten Fr. 1173. 02 beizutragen, während die Staaten der ersten Klasse Fr. 2982. 55 und die der lezten Fr. 351. 91 zu leisten haben.

Die Revision der Taxentabelle führte zu einigen Ermäßigungen, von denen die wichtigsten die orientalischen Tarife von Persien und Indien beschlagen, welche um beinahe die Hälfte reduzirt wurden.

Ein Separatabkommen mit Oesterreich und Ungarn hat für den telegraphischen Verkehr mit diesen Staaten ebenfalls einige Erleichterungen herbeigeführt.

Endlich wurde noch ein definitives Abkommen getroffen mit Oesterreich, Ungarn, Frankreich, Serbien und der Türkei für Errichtung einer besondern großen Transitlinie von Westen nach Osten, worüber schon früher Unterhandlungen im Gange waren, die aber zu keinem Ziele führten, wie wir in unserm lezten Berichte mittheilten.

Die Erfolge dieser Uebereinkunft machen sich schon jezt auf vortheilhafte Weise fühlbar; denn unser Transit hat seit einigen Monaten in der angegebenen Richtung einen Aufschwung genommen, wie er vorher nie erreicht worden war.

Wir haben allen diesen Verhandlungen die eidgenössische Ratifikation ertheilt, und zwar sowohl den in dem Vertrage von Paris vorgenommenen Abänderungen, als auch den ergänzenden Vereinbarungen und Abkommen, welche in Wien abgeschlossen wurden, indem wir uns hiebei auf die Vollmachten stüzten, welche uns durch Artikel 2 des Bundesbeschlusses vom 20. Juli 1865 ertheilt wurden, so wie wir uns überdies auf den Umstand beziehen konnten, daß die prinzipiellen Grundlagen des Vertrages von Paris keine Veränderungen erlitten haben,

welcher Vertrag vielmehr selbst solche Abänderungen der administrativen Vorschriften voraussieht, wie sie nun in Vollzug gekommen sind.

Alle von der Konferenz in Wien festgesezten Bestimmungen traten im gemeinsamen Einverständnisse auf 1. Januar 1869 in Kraft.

Die Anzahl der ausländischen Telegraphenbüreaux, mit welchen unser Nez uns in direkte Verbindung sezt, ist von 9021 auf Ende 1867 im Jahre 1868 auf 10,267 gestiegen, und erzeigt somit eine Vermehrung von 1246 Büreaux.

## 7. Telegraphischer Verkehr.

Wir geben nachstehend:

1) eine vergleichende Uebersicht der in den beiden lezten Jahren spedirten Depeschen (Beilage Nr. 2);
2) eine Uebersicht der Büreaux, geordnet nach der Anzahl der empfangenen und beförderten internen und internationalen Depeschen während des Jahres 1868 mit den entsprechenden Zahlen von 1867 (Beilage Nr. 3).

In dieser leztern Tabelle ist das Datum der Eröffnung bei denjenigen Büreaux in Klammern beigesezt, welche im Laufe des Jahres 1867 eröffnet wurden, und die folglich im Berichtsjahre zum ersten Male in der allgemeinen Klassifikation erscheinen.

Sodann folgt das Verzeichniß der im Jahr 1868 eröffneten Büreaux nach dem Datum ihrer Eröffnung und mit Angabe der Zahl der von ihnen spedirten Depeschen.

Diese Tabellen weisen neuerdings eine Zunahme des telegraphischen Verkehrs nach, und zwar hauptsächlich im internen Verkehr. Wie wir bereits oben in den allgemeinen Bemerkungen hervorgehoben haben, hat sich die Zahl der internen Depeschen verdoppelt. Die Vermehrung, welche im Jahre 1866 5 % gegenüber dem Vorjahre, und 3½ % im Jahr 1867 gegenüber 1866 betrug, ist im Jahr 1868 auf 101 % im Vergleich gegen 1867 gestiegen.

Die Vermehrung im internationalen Verkehr betrug im Jahr 1866 14 %, im Jahr 1867 9 %, und stieg im Jahr 1868 auf 15 %.

Der Transitverkehr, der im Jahr 1867 nur um 5 % zugenommen hatte, ist im Jahr 1868 um 10 % gestiegen.

Der Eintritt der Transitdepeschen auf unser Gebiet vertheilt sich auf die verschiedenen Auswechslungspunkte wie folgt:

| Auswechslungsbüreaux. | Transit. Anzahl der Depeschen. 1866. | 1867. | 1868. |
|---|---|---|---|
| 1. St. Gallen (Oesterreich, Bayern und Württemberg; lezteres seit 1. Juli 1867) . . . . . | 28,072 | 27,312 | 31,862* |
| 2. Basel (Baden und Frankreich) . | 22,328 | 28,731 | 29,891** |
| 3. Genf (Frankreich) . . . . . | 4,136 | 4,367 | 6,987 |
| 4. Bellenz (Italien) . . . . . | 5,439 | 2,225 | 2,843 |
| 5. Bern (Frankreich) . . . . . | 1,293 | 2,415 | 320 |
| 6. Chur (Italien) . . . . . | 150 | 31 | 211 |
| 7. Neuenburg (Frankreich) . . . | 57 | 178 | 84 |
| 8. Schaffhausen (Baden) . . . . | 158 | 100 | 52 |
| 9. Sitten (Italien) . . . . . | 162 | 29 | 29 |
| 10. Romanshorn (Württemberg bis 30. Juni 1867) . . . . . | 345 | 145 | — |
| | 62,140 | 65,533 | 72,279 |

## 8. Finanzielles Ergebniß.

Die nebenstehende Uebersicht enthält eine Vergleichung der hauptsächlichsten Ansäze der Einnahmen und Ausgaben der Rechnung von 1867, des Büdgets für 1868, mit Inbegriff der Nachtragskredite, und endlich die Rechnungsergebnisse für 1868 (Beilage Nr. 4), welche uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß bietet:

*) 9,580 Depeschen der direkten internationalen Linie seit 1. August 1868 inbegriffen.
**) 11,580 " " " " " " " " " "

Beilage Nr. IV.

| | Im Jahr 1867. | | Budget und Nachtragskredite. | | Im Jahr 1868. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **I. Einnahmen.** | Fr. | Rp. | Fr. | Rp. | Fr. | Rp. |
| a und b. Interner und internationaler Verkehr . | 775,024 | 42 | 805,000 | — | 868,475 | 61 |
| c. Verschiedenes . . . . . | 48,514 | 09 | 45,000 | — | 52,706 | 88 |
| | 823,538 | 51 | 850,000 | — | 921,182 | 49 |
| **II. Ausgaben.** | | | | | | |
| 1. Gehalte und Vergütungen . . . . | 419,867 | 58 | 534,000 | — | 531,304 | 17 |
| 2. Reisekosten . . . . . | 15,005 | 18 | 15,000 | — | 15,001 | — |
| 3. Büreaukosten . . . . . | 47,994 | 27 | 70,000 | — | 69,833 | 73 |
| 4. Gebäulichkeiten (Miethzinse) . . . | 31,064 | 76 | 35,000 | — | 34,988 | 48 |
| 5. Bau und Unterhalt der Linien . . . | 170,040 | 65 | 129,000 | — | 105,126 | 64 |
| 6. Apparate : . . . . . | 53,011 | 79 | 82,000 | — | 81,989 | — |
| 7. Büreaugeräthschaften . . . . . | 8,149 | 43 | 9,000 | — | 6,565 | 25 |
| 8. Verschiedenes . . . . . | 3,842 | 20 | 5,000 | — | 5,018 | 87 |
| | 748,976 | 46 | 879,000 | — | 849,827 | 14 |
| Aktiv . | . . . | . | . . . | . | 71,355 | 35 |

## 1. Einnahmen.

a und b. Die obligatorische Frankatur der Telegramme mittelst Telegraphenmarken, welche seit 1. Januar 1868, laut Bundesgesez vom 18. Dezember 1867, in Kraft getreten ist, hat zur Folge gehabt, daß wir nicht mehr wie früher das Erträgniß des internen und internationalen Verkehrs, so wie des Transits, gesondert anzugeben im Stande sind, da gegenwärtig der Ertrag des Markenverkaufs für interne und internationale Depeschen in die gleiche Kasse fließt, und die gleichen Marken im einen und andern Falle zur Verwendung kommen.

Es ist jedoch von einem gewissen Interesse, sich darüber Rechenschaft geben zu können, mit welchen Summen der interne Verkehr einerseits und der internationale Dienst andererseits zu den Einnahmen der Verwaltung beigetragen haben.

Wenn wir den Durchschnittsertrag der Depeschen des Jahres 1867 als Basis annehmen, und mit dieser mittleren Zahl (die für den internen Verkehr noch um die Hälfte reduzirt werden muß) die Depeschenzahl des Jahres 1868 multipliziren, so erhalten wir folgendes Resultat:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 798,186 interne | Depeschen à | 55 Rp. | Fr. 439,002. 30 |
| 354,906 internationale | „ „ | Fr. 1. 17 „ | „ 415,240. 02 |
| | | zusammen | Fr. 854,242. 32 |
| und schäzen wir die auf 31. Dezember 1868 noch in Cirkulation sich befindenden Telegraphenmarken auf . . . . . | | | „ 14,233. 29 |
| so erhalten wir den Betrag von . . . . . | | | Fr. 868,475. 61 |

welches den auf der Beilage Nr. 4 angezeigten Einnahmen a und b entspricht.

Daraus ergibt sich, daß der Ertrag der internen Depeschen, im Vergleich mit den entsprechenden Erträgnissen im Jahre 1867, um Fr. 26,983. 30 und derjenige des internationalen um Fr. 52,235. 37 zugenommen hat.

Die Abrechnung mit dem Ausland (2. Semester 1867 und 1. Semester 1868) ergibt folgenden Umsaz:

| | | |
|---|---|---|
| Es wurden im Ganzen Telegraphenmarken verkauft für . . . . . | | Fr. 1,054,481. 19 |
| Zahlungen an das Ausland | Fr. 243,029. 77 | |
| „ vom „ „ | „ 57,024. 19 | |
| sind von der Bruttoeinnahme abzuziehen . . | | „ 186,005. 58 |
| und es verbleibt die Einnahme, wie sie in der Rechnung für 1868 erscheint . . . . | | Fr. 868,475. 61 |

## c. Die verschiedenen Einnahmen

erzeigen eine Vermehrung von Fr. 4192. 79 über die gleiche Rubrik von 1867, und übersteigen die im Büdget vorgesehene Summe um Fr. 7706. 88.

Sie vertheilen sich wie folgt:

| | Rechnung von 1867. | Büdget für 1868. | Rechnung von 1868. |
|---|---|---|---|
| | Fr. | Fr. | Fr. |
| 1. Gemeindebeiträge . . | 36,210. 19 | 36,000 | 40,805. 67 |
| 2. Rükzahlungen für Linienbauten . . . . | 1,873. 90 | 9,000 | 1,794. 19 |
| 3. Verschiedene andere Einnahmen . . . . | 10,430. — | | 10,107. 02 |
| | 48,514. 09 | 45,000 | 52,706. 88 |

Die Gesammteinnahmen haben diejenigen von 1867 um Fr. 97,643 Rp. 98 und das Büdget um Fr. 71,182. 49 überschritten.

### 2. Ausgaben.

1) Die Gehalte und Vergütungen haben die entsprechende Ausgabe des Jahres 1867 um Fr. 111,436. 59 überschritten und sind um Fr. 2695. 83 unter dem Voranschlage geblieben. Die große Zunahme des Verkehrs erklärt die Vermehrung der Ausgaben dieser Rubrik, für welche ein Nachtragskredit von Fr. 20,000 bewilligt worden ist.

2) Die Reisekosten sind um Fr. 4. 15 unter der entsprechenden Ausgabe von 1867 geblieben und haben den gewährten Kredit erschöpft.

3) Die Büreaukosten, für welche ein Nachtragskredit von Fr. 9000 nachgesucht werden mußte, haben die Ausgaben dieser Rubrik von 1867 um Fr. 21,839. 46 überschritten und die bewilligten Kredite bis auf Fr. 166. 27 in Anspruch genommen. Die große Anzahl neu errichteter Büreaux, so wie das unvorgesehene Bedürfniß von Formularen, welches durch die außergewöhnliche Zunahme des Verkehrs veranlaßt war, müssen als die wesentlichste Ursache der Vermehrung dieses Postens angesehen werden.

4) Die Miethzinse überstiegen die entsprechende Ausgabe von 1867 um Fr. 1923. 72 und blieben um Fr. 11. 52 unter dem Büdget.

5) In der Rubrik „Bau und Unterhalt der Linien" erscheint im Vergleich mit 1867 eine Verminderung der Ausgaben um Fr. 64,914 Rp. 01, und es blieben dieselben um Fr. 23,873. 36 unter dem Voranschlag.

Hier muß jedoch bemerkt werden, daß in der Summe von Franken 105,126. 64 die Kosten für Neubauten nicht inbegriffen sind, und

diese belaufen sich auf Fr. 136,116. 15, die aus dem Spezialkredite von Fr. 500,000 bestritten worden, der unserer Verwaltung mit Bundesbeschluß vom 17. Juli 1867 eingeräumt wurde. Es erscheint daher in dieser Ausgabenrubrik nur die Verzinsung des auf dem Baukonto erhobenen Vorschusses.

6) Was die Ausgaben der Rubrik „Apparate" betrifft, so wurde der bewilligte Kredit bis auf Fr. 11 erschöpft und die entsprechende Summe von 1867 um Fr. 28,977. 21 überschritten.

Das Inventar des Centralmagazines hatte auf 31. Dezember 1867 einen Werth von Fr. 14,335. 90 und stieg im Jahr 1868 um Fr. 24,838. Rp. 74, so daß der Bestand auf Ende 1868 Fr. 39,174. 64 ausweist.

7) Die Ausgaben der Rubrik „Büreaugeräthschaften" blieben um Fr. 1584. 18 unter dem Ansaze des Vorjahres und um Fr. 2434. 75 unter dem bewilligten Kredite.

8) Endlich erweist die Rubrik „Verschiedenes" gegenüber 1867 eine Vermehrung von Fr. 1176. 07, und überschritt die im Budget vorgesehene Summe um Fr. 18. 87.

Die Gesammtsumme der Ausgaben hat diejenige von 1867 um Fr. 100,850. 68 überstiegen, und blieb um Fr. 29,172. 86 unter dem bewilligten Kredite.

| | | |
|---|---|---|
| Der Aktivsaldo des Jahres 1867 beträgt . | Fr. | 74,562. 05 |
| und derjenige von 1868 ergibt . . . . . | „ | 71,355. 35 |
| Der Reinertrag ist somit um . . . . . | Fr. | 3,206. 70 |

gesunken.

Das Inventar der Telegraphenverwaltung an Mobiliar, Apparaten und Vorrathsmaterial für Linienbau belief sich auf 31. Dezember 1868 auf Fr. 298,934. 68, und zeigt einen Zuwachs von Fr. 66,369 Rp. 40 gegenüber dem Bestand pro 1867.

Das Inventar der im Betrieb befindlichen Linien, welches nicht im Generalinventar der Eidgenossenschaft aufgenommen ist, zeigt einen Bestand von Fr. 612,510. 41, mit einem Zuwachs von Fr. 109,108. Rp. 94 gegenüber dem Bestand des Vorjahres.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

# Bericht des schweizerischen Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1868.

| | |
|---|---|
| In<br>Dans<br>In | Bundesblatt<br>Feuille fédérale<br>Foglio federale |
| Jahr<br>Année<br>Anno | 1869 |
| Band<br>Volume<br>Volume | 1 |
| Heft<br>Cahier<br>Numero | 14 |
| Geschäftsnummer<br>Numéro d'affaire<br>Numero dell'oggetto | --- |
| Datum<br>Date<br>Data | 10.04.1869 |
| Seite<br>Page<br>Pagina | 625-730 |
| Ref. No | 10 006 109 |

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.