

# Schweizerisches Bundesblatt.

X. Jahrgang. I.

Nr. 21.

10. Mai 1858.

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

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Cent. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden.  
Druck und Expedition der Stämpflischen Buchdruckerei (S. Hünerwabel) in Bern.

## B e r i c h t

des

Schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über seine  
Geschäftsführung im Jahr 1857.

(Fortsetzung.)

### Geschäftskreis des Post- und Baudepartements.

#### I. Postwesen.

##### A. Einleitende Bemerkungen.

Wir haben in unserm vorjährigen Geschäftsberichte den Einfluß, den die Eisenbahnen auf die Postverwaltung ausüben werden, näher erörtert und in Aussicht gestellt, daß in der Uebergangsperiode eine erhebliche Abnahme des Reinertrages der Posten erfolgen werde, die sich jedoch später durch die Vermehrung des Verkehrs und durch kluge Benutzung der neu eingetretenen Verhältnisse möglicherweise wieder ausgleichen könne.

Es ist nun seither ein Jahr vorübergegangen, und das große Kreuz der schweizerischen Eisenbahnen war schon im Sommer 1857 in so weit vollendet, daß mit ganz kurzen Unterbrechungen die Strecke vom Bodensee bis zum Genfersee und von Luzern bis Basel mit Dampfkraft befahren werden konnte. Den 67 Stunden Eisenbahnen, die im Jahr 1856 schon ausgeführt waren, haben sich im Laufe des Jahres 1857 neue 33 Stunden angereicht, so daß die Eisenbahnverwaltungen auf 100 Stunden der einträglichsten Verkehrslinien sich des Transportes der Reisenden und schwerer Waarensendungen bemächtigt haben. Wenn wir die Strecken auf dem Genfer- und den Juraseen mit  $23\frac{7}{8}$  Stunden hinzurechnen, auf welchen die Dampfbootgesellschaften mit verbesserten Dampfbooten sich mit den Eisenbahnen in Verbindung setzten, so sehen wir, daß die Strecken der verlorren Routen nahezu 124 Stunden betragen haben. Es entgieng aber der Postverwaltung nicht nur der Gewinn, den sie früher an dem Transport von Personen und Fahrpoststücken auf diesen Routen gemacht hatte,

sondern es machte sich auch der Nachtheil auf den Parallelrouten fühlbar, und insbesondere auf den Nachtkursen, die bis jetzt noch nicht überall eingestellt werden konnten. Gleichwol ist der Reinertrag der Posten auf die Summe von Fr. 1,523,863. 70 angestiegen, so daß über die volle scalamäßige Entschädigung an die Kantone von Fr. 1,486,560. 92 noch ein Ueberschuß von Fr. 37,302. 78 zur Abzahlung der Schuld für das Postmaterial verwendet werden konnte. Dieses finanziell nicht ungünstige Resultat haben wir der Vermehrung des Postverkehrs im Allgemeinen, die sich in nachhaltiger Weise alljährlich herausstellt, so wie einer erfreulichen Frequenz der längern Postkurse, die auf die Eisenbahnen ausmünden, namentlich der Alpenpässe, und der Zwischenkurse auf den noch unvollendeten Eisenbahnstrecken zu verdanken. Die Spezialitäten dieser Ergebnisse sollen bei den einzelnen Rubriken näher erörtert werden.

Wenn nun auch bis jetzt für die Finanzen der Kantone kein Nachtheil erfolgt ist, so brachte hinwieder die Uebergangsperiode mehrfache Uebelstände für das reisende und korrespondirende Publikum. Wir dürfen hier wol hervorheben, daß vor Einführung der Eisenbahnen der Kursplan der schweizerischen Posten eine ziemliche Vollkommenheit erreicht hatte. Tag- und Nachtkurse waren so kombinirt, daß die Briefe in allen größern Städten am Abend aufgegeben und am Morgen zu günstiger Zeit ausgehelt wurden, und daß der Reisende, wenn er einmal die Schweiz betrat, ohne lästigen Aufenthalt oder Unterbrechung der Reise bis an seinen Bestimmungsort gelangen konnte. Für die Umspeidition der Briefe und Fahrpoststücke war die nöthige Zeit anberaunt, und wenn auch zuweilen Versäumnisse vorkamen, so suchten die im gleichen Dienste stehenden Beamten und Bediensteten sich gegenseitig das Versäumte nachzuholen, und der neue Postwagen begann seinen Kurs erst dann, wenn die Koizidenzen eingetroffen waren. Es war vorauszusehen, daß die Einführung der Eisenbahnen, besonders bei nur theilweiser Eröffnung derselben, einige Störung in die bestehende Kursordnung bringen mußte; daher wurde schon bei Berathung des Eisenbahngesetzes der Antrag gestellt, daß der Postverwaltung das Recht eingeräumt werde, für einen Kurs wenigstens die Fahrordnung, immerhin ohne Zumuthung von Nachtsfahrten, zu bestimmen. Damals aber, als Kantone, Gemeinden und Privaten große Opfer brachten, um den Bau von Eisenbahnen zu Stande zu bringen, wurde ein allfälliger Verlust auf dem Postertrage nicht hoch angeschlagen, und der Antrag fand keinen Anklang.

Als nun im Sommer des Jahres 1857 neue Eisenbahnstrecken eröffnet werden sollten, hatte das Postdepartement eine Einladung zu einer Konferenz an alle bethelligten Eisenbahn- und Dampfbootverwaltungen erlassen, um sich auf gütlichem Wege über eine gemeinschaftliche Fahrordnung und über einen geregelten Gang in Beförderung der Reisenden und ihres Gepäcks zu verständigen. Allein die Zentral- und Nordostbahnverwaltungen lehnten ihre Theilnahme an einer solchen Konferenz ab. Jede Verwaltung setzte hierauf, unabhängig von der Post, ihren Fahrtenplan fest, so wie er unter

ordentlichen Verhältnissen allfällig hätte ausgeführt werden können. Wenn aber auf irgend einer Strecke eine Verspätung vorkam (und solche Verspätungen traten nicht nur bei der Post, sondern auch sehr oft auf den Eisenbahnen und noch öfter in den Dampfbootfahrten ein), so wurd nicht selten die Koexistenz der Post, eines Eisenbahnzuges oder eines Dampfbootes ganz verfehlt, oder es ergab sich eine so knapp zugemessene Zeit für die Umladung, daß sehr oft einzelne Effekten der Reisenden, Fahrpoststücke und selbst Brieffsäcke zurückblieben oder auf andere Weise überführt wurden, zum Theil auch in unvertraute Hände geriethen und ganz verloren giengen.

Diese Uebelstände traten besonders auf der Route längs der Rare und den Zuraseen hervor, wo neben der Post noch drei andere Administrationen (Dampfboot- und Eisenbahnverwaltungen), den Posttransport besorgten und ihm jedem Kurs eine Zahl von 30 bis 60 Reisenden mit einer großen Masse von Reisenden- und Postgepäck befördert werden mußte. Die Postverwaltung macht keinen Anspruch auf Unfehlbarkeit ihrer Angestellten. Sie ist auch seit längerer Zeit daran gewöhnt, bei Auf- und Abgabe von Postgegenständen für die Fehler, die von Andern als dem Postpersonal begangen wurden, verantwortlich gemacht zu werden. Mit den neuen Kurseinrichtungen muthete man ihr auch noch zu, daß sie für die Fehler der neu ins Leben getretenen Verwaltungen einstehen.

Mit allmätiger Ausfüllung der Lücken im Eisenbahnneze, die größtentheils schon im Laufe dieses Jahres stattfinden wird, wodurch die Eisenbahn- und Dampfbootverwaltungen in unmittelbare Verbindung kommen und in ihrem eigenen Interesse auf übereinstimmende Fahrordnung und gleichförmige Behandlung des Transportes hinarbeiten müssen, werden die gerügten Uebelstände wesentlich sich vermindern und die Post wird der Unannehmlichkeit enthobey sein, für einen Reisendentransport verantwortlich zu sein, für dessen gehörige Einrichtung zu sorgen ihr die Mittel nicht zu Gebote stehen. Die gegenseitige Zufartirung von Reisenden kann daher für die Zukunft, in der Regel wenigstens, unterbleiben.

Wir dürfen bei diesen allgemeinen Betrachtungen eine Bemerkung nicht unerwähnt lassen, daß bei allen Neuerungen das Publikum erst sich hineinfinden muß, ehe es den Werth derselben schätzen lernt. Die Eisenbahnen bringen unzweifelhaft Beschleunigungen in den Verkehr; allein die Aufgabestunden können nicht mehr die gleichen sein wie früher, namentlich da, wo Nachtkurse bestanden, die neben vier konkurrirenden Tagkursen auf den Eisenbahnen nicht mehr fortgeführt werden können. Wenn der Aufgeber sich von der alten Gewohnheit nicht trennen kann und seine Briefe beharrlich am Abend aufgibt, während der neue Kurs schon am Nachmittag abgeht, so tritt für ihn allerdings eine Verspätung ein. Wir geben auch zu, daß oft die veränderten Kurse eine neue Instradirung der Postsendungen nöthig machen. Unfichtige und thätige Postdirektoren wissen hierin bald Abhilfe zu treffen, während andere klagen lassen, ohne das Mittel der Abhilfe aufzusuchen. Ueberhaupt hat man die Wahrnehmung machen

können, daß die gerügten Uebelstände vorzugsweise nur da zu Tage getreten sind, wo die Eisenbahnen neue Kurseinrichtungen hervorgerufen haben und die Korrespondenten- oder auch die Postbeamten sich nicht schnell genug in die neue Ordnung haben einfinden können. In denselben Postkreisen, in welchen sich tüchtige und dienstleifrige Postdirektoren befinden, sind daher solche Klagen nicht laut geworden, oder haben sehr bald entsprechende Abhilfe gefunden.

Die Postverwaltung hat sich überhaupt angelegen sein lassen, den Transport der Postgegenstände und zunächst der Briefe und deren Ablieferung an die Adressaten zu beschleunigen, indem sie die Zahl der Postbüreaux und Ablagen, so wie der Auswechslung von Sendungen und die Boten- und Briefträgergänge bedeutend vermehrte und es dahin brachte, daß in den größern Ortschaften täglich mehrmalige Zustellung der Briefe an die Adressaten, und in den andern Ortschaften tägliche oder wenigstens wöchentlich drei- bis sechsmalige Ablieferung erfolgt. Diesen Einrichtungen war die stückweise Eröffnung von Eisenbahnstrecken wegen den damit verbundenen Abänderungen der Transportkurse und der Fahrzeiten nicht günstig, und es wird auch für die Zukunft der je für die Jahreszeit eintretende Wechsel in der Fahrordnung der Eisenbahnen immerhin ein fühlbarer Nachtheil bleiben. Andererseits wird der Ausbau der Eisenbahnen uns ermöglichen, auf den Hauptlinien fahrende Postbüreaux zu errichten, zu deren unentgeltlichem Transporte die Bahnverwaltungen durch das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 verpflichtet sind. Wir versprechen uns von den fahrenden Postbüreaux für den Briefverkehr auf den Hauptbahnlagen erhebliche Vortheile, und sind über die Ausführung mit den Bahnverwaltungen bereits in nähere Unterhandlungen getreten, die jedoch, in Folge des unter drei Bahnverwaltungen gegenüber der Postverwaltung vorhandenen Einverständnisses, schwierig geworden ist. Einen definitiven Vertragsabschluß auf annehmbare Bedingungen konnten wir bis jetzt bloß mit der Verwaltung der „Vereinigten Schweizerbahnen“ erlangen. Provisorisch hat auch mit der Nordostbahn eine Verständigung stattgefunden, nach welcher die Postverwaltung die Bahnwägen anschafft und der Eisenbahnverwaltung nur für das Schmieren etc. eine Vergütung leistet. Bereits sind zwei dieser Bahnwägen auf der Strecke Zürich-Brugg in Kurs gesetzt worden.

Die bisherigen Posteinrichtungen erfordern, daß die Briefe wenigstens  $\frac{1}{2}$  Stunde vor der Abfahrtszeit dem Postbüreau aufgegeben werden; ferner mußten, um den Speditionsdienst nicht über die Massen schwerfällig zu machen, bisher die nach den mittlern und kleinern Postbüreaux bestimmten Sendungen bei den größern Büreaux der Linie umspedirt werden, demnach von einem Kurse, manchmal von einem Tage zum andern daselbst liegen bleiben. Um die direktere Uebermittlung von Büreau zu Büreau zu befördern, sind seit dem Jahr 1850 eine Menge kleinerer Büreaux unter sich und mit größern Büreaux in unmittelbare Verbindung gesetzt worden, so daß die Zahl der Briefpaketschlüsse von 4941 auf 7441, und diejenige der Fahrpostkartenschlüsse von 4304 auf 6583 angestiegen ist.

Eine weitere Ausdehnung würde aber den Dienst sehr erschweren und zu öftern Ueberführungen Anlaß geben.

Diese Uebelstände werden nun durch die fahrenden Büreaux größtentheils gehoben, indem dieselben mit Briefeinwürfen versehen sind und auf allen Haltstellen, bis zum Augenblicke, wo der Zug sich in Bewegung setzt, Briefe zur Versendung annehmen und diejenigen Expeditionsarbeiten auf der Fahrt verrichten, für welche bisher vor und nach der Fahrt auf den stationären Büreaux eine geraume Zeit in Anspruch genommen werden mußte. Auf den fahrenden Büreaux konzentriert sich daher die Briefpostmanipulation für die ganze Kurslinie, und es hat unterwegs beständige Auswechslung der Sendungen mit den stationären Büreaux zu erfolgen. Sie bilden zugleich sehr nützliche Kontrollstellen gegen diese stationären Büreaux, die allein mit der Einhebung der Taxen betraut sind. Die Vortheile der fahrenden Postbüreaux sind bereits so weit anerkannt, daß dieselben überall, wo Eisenbahnlinien von größerer Ausdehnung bestehen, von den Postverwaltungen eingeführt worden sind.

## B. Personelles.

### 1. Beamte und Bedienstete.

In dem Bestande der Beamten und Bediensteten ist vielfacher Wechsel vorgekommen, und zwar größtentheils wegen Veränderungen in den Dienst-einrichtungen, die als Folge neuer Bahnstrecken einzuführen waren und durch Austritt von Angestellten, die wegen besserer Bezahlung in andere Berufsweige, und namentlich in die Eisenbahnverwaltungen übergegangen sind.

Die Beilagen (Nr. 1 und 2) weisen:

a. Den Bestand der Postbüreaux und Ablagen in jedem Kreise.

Vermehrung der	}	Postbüreaux . . . . .	3
		Postablagen . . . . .	37

b. Den Bestand des Personals der Postverwaltung bei der Generalpostdirektion und in den Kreisen.

	Zu Ende des Jahres 1857.	1856.	1857.	
			Verminderung.	Vermehrung.
Generalpostdirektion . . . . .	19	18	—	1
Kreispostdirektionen . . . . .	47	46	—	1
Kreispostbüreaux . . . . .	161	692	—	3
Anderer Postbüreaux . . . . .	534			
Ablagehalter . . . . .	1441	1404	—	37
Boten . . . . .	374	398	a. 24	—
Briefträger . . . . .	254	227	—	27
Büreaudiener . . . . .	30	30	—	—



Zahl der Angestellten. (Ende Dezember 1857.)

Klassen der Beamten und Bediensteten.	General- postdirektion.	Postkreise.											Bemerkungen.	
		Genf.	Lausanne.	Bern.	Neuenburg.	Basel.	Genève.	Luzern.	Zürich.	St. Gallen.	Glarus.	Vellenz.		Total.
A. Generalpostdirektion. . . . .	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 a.	<p>Zusammenstellung.</p> <p>Generalpostdirektion . . . . . 19</p> <p>Kreispostdirektionen . . . . . 47</p> <p>Postbüreau . . . . . 695</p> <p>Ablagen . . . . . 1441</p> <p>Boten, Briefträger u. . . . . 628</p> <p>Büreaudiener, Vater u. . . . . 136</p> <p>Kondukteure . . . . . 182</p> <p style="text-align: right;">3148</p> <p>Posthalter und Angestellte im Aus- lande . . . . . 14</p> <p>Angestellte zur Aushilfe . . . . . 54</p> <p style="text-align: right;">3216</p> <p>Erledigte Stellen . . . . . 7</p> <p style="text-align: right;">Total: 3223</p> <p>Bermehrung gegenüber vom Jahr 1856 38</p> <p>a. 1</p> <p>b. 1</p> <p>c. 1 } Erledigte Stellen, deren Personal in der</p> <p>d. 1 } oben enthaltenen Zählung nicht inbe-</p> <p>e. 1 } griffen ist.</p> <p>f. 1</p> <p>g. 1</p> <p style="text-align: center;">7</p> <p>A. Die Posthalter, Agenten und Angestellten im Auslande sind folgende:</p> <p>1 Posthalter in Domo d'Osola (Lausanne).</p> <p>1 Vater in Isella (Zollstätte) "</p> <p>1 " " Jougne " "</p> <p>1 Wagenbesorger in Domo d'Osola " "</p> <p>1 Posthalter in Pontarlier (Neuenburg).</p> <p>2 Vater in Salins " "</p> <p>1 " " Duthod (Zollstätte) "</p> <p>1 " " Verrières " "</p> <p>1 Agent " Camerlata (Vellenz).</p> <p>1 " " Mailand " "</p> <p>1 " " Luino " "</p> <p>1 Vater " Camerlata " "</p> <p>1 " " Luino " "</p> <p style="text-align: right;">14</p>
B. Kreispostdirektionen . . . . .	—	3	6	5	3	5	4	4	6	5	3	3	47 b.	
C. Postbüreau:														
a. Hauptpostbüreau . . . . .	—	12	19	24	17	19	13	12	23	12	5	5	161 c.	
b. Postbüreau . . . . .	—	7	77	41	80	32	28	28	126	62	31	22	534	
D. Ablagehalter, Boten u. s. w.:														
a. Ablagehalter . . . . .	—	5	163	160	105	109	168	97	239	122	227	46	1441	
b. Boten und Briefträger:														
1) Boten . . . . .	—	26	98	75	26	15	25	9	31	23	11	35	374	
2) Briefträger . . . . .	—	39	45	19	45	23	10	8	39	18	4	4	254 d.	
E. Büreaudiener, Vater u.:														
a. Büreaudiener . . . . .	—	2	4	3	2	4	1	3	9	1	1	—	30	
b. Vater . . . . .	—	—	4	6	3	—	3	1	7	5	5	7	41	
c. Wagenmeister und Wagenwäscher . . . . .	—	—	1	7	3	8	1	4	—	6	—	1	31	
d. Spetter . . . . .	—	—	11	1	—	3	1	1	4	9	2	2	34 e.	
F. Kondukteure . . . . .	—	4	25	29	28	11	10	10	29	18	10	8	182 f.	
	19	98	453	370	312	229	264	177	513	281	299	133	3148	
Stand am Ende des Jahres 1856:	17	97	465	377	280	243	259	173	513	286	299	128	3137	
Posthalter und Angestellte im Auslande	—	—	4	—	5	—	—	—	—	—	—	5	14 A.	
Gehilfen:														
A. Generalpostdirektion . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
B. Kreispostdirektionen . . . . .	—	1	1	1	2	2	—	1	2	1	—	—	11 g.	
C. Postbüreau . . . . .	—	3	4	—	5	3	2	1	1	—	2	—	21	
D. Briefträger, Boten, Vater u. . . . .	—	1	4	—	—	3	8	2	2	—	1	—	21	
E. Kondukteure . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1	5	13	1	12	8	10	4	5	1	3	5	68	

	Zu Ende des Jahres 1857.	1856.	1857.	Bermin- derung.	Bermeh- mung.
Paker . . . . .	41	63	b. 22	—	—
Wagenmeister	31	32	1	—	—
Wagenwäscher					
Kondukteure . . . . .	182	180	—	—	2
Kondukteur=Stellvertreter . . . . .	34	35	1	—	—

## Anmerkung.

- a. Die Verminderung an Boten rührt hauptsächlich daher, daß neubestellten Ablagehaltern der Botendienst übertragen worden ist.
- b. Im Jahr 1856 sind auch die provisorisch angestellten Paker und die theilweise mit Pakerdienst beauftragten Briefträger unter der Rubrik der „Paker“ verzeigt worden.

## 2. Gehalte.

Wir werden hier auf das Erforderniß von Erhöhung in den Gehalten der Beamten und Bediensteten der Postverwaltung nicht näher eintreten, da diese Frage in weiterm Umfange, und zwar mit Umfassung des ganzen Personals der eidgenössischen Verwaltung, bereits an die eidgenössischen Räte gelangte, und durch eingeleitete Abänderung des Besoldungsgesetzes an die Hand genommen worden ist. An diesen Vorgang knüpfen wir bloß den Wunsch, daß die Gehaltsverbesserung sich nicht nur auf Beamte, deren Gehalte im Besoldungsgesetz besonders festgesetzt sind, sondern auch auf die übrigen Beamten und Bediensteten ausgedehnt werde, deren Besoldung durch das Gesetz in einem nach Minimum und Maximum begränzten Betrage oder gar nicht bestimmt ist. Wenn wir auch die Tendenz nicht billigen, alle Angestellten nach dem Grundsätze republikanischer Gleichheit zu bezahlen, so erachten wir doch, daß es im wohlverstandenen Interesse der Verwaltung liege, den Angestellten je nach seinen Leistungen so zu entschädigen, daß er mit frohem Muth, mit Fleiß und Treue seinem Dienste obliegen kann, und nicht veranlaßt wird, stets mit einem Auge auf fettere Stellen in fremden Verwaltungen und Privatgeschäften hinzublicken. Uehnliche Postulate für Gehaltsverbesserungen sind auch in andern Staaten hervorgetreten, und finden ihre vollständige Rechtfertigung in der konstatirten Thatsache, daß die Preisverhältnisse der Lebensbedürfnisse in steigendem Maße sich geändert haben, und befähigten Personen sich die Auswahl anderer Berufsarten erweitert hat, wodurch im Allgemeinen ein für den Postdienst nachtheiliger häufigerer Wechsel der Angestellten und eine kleinere Konkurrenz für die Poststellen entstanden ist. Es sind in Voraussicht, daß eine Verbesserung der Gehalte im Willen der eidgenössischen Räte liege, für eine Revision der Besoldungen die nothwendigen Materialien gesammelt worden.

Das Steigen des Besoldungsetat liegt jedoch nicht allein in der Erhöhung der Gehalte, sondern auch in der nothwendigen Vermehrung der Angestellten, namentlich für Postbüreaugehilfen, Postablagen, Briefträger und Boten auf dem Lande, so wie für die Distributionen in den Städten, woselbst mit dem durch die Eisenbahnen bewirkten Fortschreiten des Transportes auch eine entsprechende Beschleunigung des Dienstes durch Vermehrung der Austheilungen der Postgegenstände, mit Ausdehnung auf die Seitenlinien, in Anspruch genommen wird. In größern Städten hat die Postverwaltung mit der Austheilung der Briefe und Fahrpoststücke den Ortspostdienst verbunden, und hiedurch den lokalen Verkehr erheblich erleichtert. Nächst der Erstellung von Kursverbindungen mit den Eisenbahnen wird die Postverwaltung ihr Augenmerk vorzüglich dahin richten, die Bestellung in den einzelnen Ortschaften und die Kursverbindungen der Ortschaften unter sich durch fortgesetzte Vermehrung der Boten- und Briefträgerdienste zu verbessern, und es würde hierin schon Mehreres geschehen sein, wenn nicht die bisher enge gezogenen Schranken des Budget der Postverwaltung einiges Zurüthalten auferlegt hätten. (Beilage Nr. 3.)

Die nachstehende Uebersicht erzeigt ein seit 1849 in geringen Schwankungen sich bewegendes Verhältniß der Gehalte zur Roheinnahme. Der Quotient des Jahres 1857 steht, ungeachtet der seit 1849 eingetretenen Motive erhöhter Entschädigung, noch unter demjenigen der Jahre 1849 und 1850, und nur um 0,79 % über dem Durchschnittsbetrag der neunjährigen Verwaltungsperiode.

Jahrgang.	Roheinnahmen.	Ausgaben an Gehalten laut Postverwaltungsrechnung, (Generalpostdirektion inbegriffen.)	Verhältniß der Ge- halte zu den Rohein- nahmen.
1849	Fr. 4,898,327	Fr. 932,731	Prozente 19,00
1850	" 5,188,871	" 993,321	" 19,14
1851	" 5,686,367	" 1,021,420	" 17,96
1852	" 6,514,634	" 1,095,580	" 16,81
1853	" 7,083,503	" 1,156,282	" 16,32
1854	" 7,425,794	" 1,286,346	" 17,45
1855	" 7,713,587	" 1,349,148	" 17,49
1856	" 8,363,128	" 1,417,613	" 16,95
1857	" 8,279,989	" 1,534,602	" 18,53

Diese Uebersicht ergibt nur eine geringe relative Erhöhung der Gehaltsausgaben. Etwas ungünstiger dürfte sich die Berechnung für das laufende und etliche weitere Jahre stellen, theils weil stärkere Gehaltserhöhungen eintreten müssen, theils und hauptsächlich weil gleichzeitig die Reisetareinnahmen sich erheblich vermindern, die im Einzelnen in größern Beträgen eingiengen und deren Bezug dem gleichen Personal übertragen war, welches den Brief- und Fahrpostverkehr besorgt, dessen Einnahmen in kleinern Beträgen in die Postkasse fließen, und dessen Bedienung verhältnißmäßig sehr weitgehende Personalverwendungen erheischt. Nach annähernden Schätzungen dürfen nämlich die Kosten der Postbüreau, Ab-

**Befoldungsetat der Postverwaltung**

auf Ende Dezember 1857.

A.	Postreise.											General- postdirektion.	Total.	Budget- rubriken.	
	Genf.	Lausanne.	Bern.	Neuenburg.	Basel.	Arar.	Luzern.	Zürich.	St. Gallen.	Ghur.	Vellenz.				
<b>Beamte.</b>	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		
Generalpostdirektion . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44,900	44,900	Nr. 19, I A.
Kreispostdirektoren . . . . .	3,600	3,600	3,300	3,300	3,600	2,808	2,808	3,600	3,300	3,000	2,700	—	—	35,616	Nr. 19, I. B.
Kreispostkontroleure . . . . .	2,400	2,700	2,568	2,700	2,604	2,400	2,340	2,700	2,508	2,203	2,436	—	—	27,564	
Kreispostadjunkte . . . . .	2,000	1,656	1,600	1,800	1,740	2,000	1,800	1,800	1,800	1,800	1,200	—	—	19,196	Nr. 19, I. C.
Aushilfe (Kommis) der Direktionen . . . . .	—	3,456	2,736	—	2,400	1,320	912	3,720	1,603	—	—	—	—	16,152	
Beamte der Hauptpostbüreau . . . . .	20,108	24,928	33,428	24,724	33,100	14,712	15,744	31,030	18,068	7,968	6,528	—	—	235,388	Nr. 19, I. C.
Beamte der Postbüreau . . . . .	6,400	56,314	26,858	72,880	22,592	28,480	16,288	67,600	42,964	16,824	13,880	—	—	371,080	
Posthalter und Agenten im Auslande . . . . .	—	600	—	3,000	—	—	—	—	—	—	352	—	—	3,952	
											nebst Provision.				
<b>Bediensete.</b>															
Ablagehalter . . . . .	1,114	19,551	23,726	13,445	14,496	18,942	12,950	28,316	15,526	21,298	3,120	—	—	172,484	Nr. 19, I. D.
Boten und Kreisbriefträger . . . . .	16,520	35,016	13,766	8,144	5,888	9,020	1,028	12,084	9,084	4,429	7,576	—	—	122,555	
Ortsbriefträger (für Briefe und Pakete) und Briefkastenleerer . . . . .	31,044	20,092	10,670	29,277	18,120	6,480	3,830	28,100	8,808	2,668	1,952	—	—	161,041	Nr. 19, I. D.
Büreaudienner . . . . .	1,980	3,172	2,640	1,200	3,660	940	1,956	7,680	900	1,000	—	—	—	25,128	
Paker . . . . .	—	1,097	1,896	1,508	—	2,100	300	5,200	3,360	1,548	2,980	—	—	19,989	Nr. 19, I. E.
Wagenmeister, Wagenwascher, Wagenbesorger u. Aushilfskondukteure . . . . .	—	300	2,072	2,600	6,200	800	1,750	—	1,864	—	72	—	—	15,658	
Angestellte im Auslande . . . . .	—	668	—	1,230	—	—	—	—	600	—	520	—	—	2,418	Nr. 19, I. E.
Kondukteure . . . . .	3,360	31,260	35,940	29,040	12,440	11,340	11,760	35,100	21,600	12,060	8,880	—	—	212,780	
<b>B.</b>	88,526	207,710	161,500	194,848	132,740	101,642	73,766	228,080	131,990	74,803	52,796	44,900	1,493,303		
<b>Volontärs, Ueberzählige und pro- visorische Aushilfe.</b>															
Generalpostdirektion . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,200	—	1,200	Nr. 19, I. A. 5.
Kreispostdirektionen . . . . .	1,500	804	1,095	1,800	2,095	—	600	1,430	804	—	—	—	—	10,128	Nr. 19, I. B. 4.
Hauptpostbüreau . . . . .	3,036	1,404	—	5,320	1,200	730	900	912	—	1,630	—	—	—	15,132	Nr. 19, I. C.
Postbüreau . . . . .	—	1,050	—	1,095	1,425	900	—	—	—	—	—	—	—	4,470	
Ablagen . . . . .	—	—	—	—	1,460	—	—	—	—	—	—	—	—	1,460	Nr. 19, I. D.
Boten, Briefträger, Paker u. Kondukteure und Aushilfskondukteure . . . . .	180	2,085	—	—	2,825	3,198	252	1,460	—	821	—	—	—	10,821	
	4,716	5,343	1,095	8,215	9,005	4,828	1,752	3,802	804	2,451	—	1,200	43,111	Nr. 19, I. E.	
<b>Gesamtbestand:</b>	93,242	213,053	162,595	203,063	141,745	106,470	75,518	231,882	132,794	77,254	52,796	46,100	1,536,414		

lagen, Boten und Briefträger, jedoch mit Weglassung der Kurskosten, im Verhältniß zu dem wirklichen Ertrag beiläufig in nachstehender Weise angenommen werden:

	Kosten.	Ertrag.
von den Briefen . . . . .	25	auf 100.
„ Fahrpoststücken . . . . .	50	„ 100.
„ Schweizerischen Zeitungen	100	„ 100.

### 3. Kauttionen.

Es wird hin und wieder das Maß der Dienstkautionen immer noch zu hoch gestellt gefunden. Die Dienstkautionen stehen jedoch bei der Postverwaltung nicht höher, als bei andern Zweigen der Bundesverwaltung, und auch nicht höher als bei den meisten Kantonalverwaltungen, wo Verkehr mit Geld und Geldeswerth vorkommt, und es ist nicht zu übersehen, daß den Bediensteten untergeordneter Stellung (Ablagehaltern, Büreaudienern, Pakern etc.) oft sehr bedeutende Werthgegenstände vorübergehend anvertraut werden müssen, die mit dem Betrage der Dienstkautionen in keinem Verhältnisse stehen. Wir machen übrigens die Erfahrung, daß nicht sowol die Höhe der Kauttion, als die geringen Gehalte tüchtige Aspiranten zurückhält, sich für die ausgeschriebenen Stellen in der Postverwaltung zu melden, und namentlich für Stellen wichtigern Belanges, den hiezu befähigten Personen die Kauttion nicht zu schwierig wird. So lange nicht größere und allgemeinere Uebelstände in dieser Beziehung hervortreten, werden wir nicht Veranlassung haben, in eine Abänderung der bestehenden Vorschriften einzutreten. Im Auslande sind namentlich allerdings sehr mäßig gestellte Realkauttionen in der Weise üblich, daß die Angestellten die Kauttionssumme entweder in Staatspapieren, deren Kurs anerkannt ist, oder in Baarschaft bei der Verwaltung deponiren, welche von der Baarschaft eine Zinsvergütung von 3 bis 4 % abreicht und auf diese Art gleichsam ein Staatsanleihen kontrahirt. Die Aufbringung einer zuweilen auch noch so mäßigen Summe in Baarschaft würde der Klasse der untern Beamten und Bediensteten jedoch sehr oft weit schwerer fallen, als eine Personalkauttion von erheblich höherem Betrage.

### C. Geschäftsgang und Disziplin.

Im Formellen des Geschäftsganges sind im Laufe unsers Berichtsjahres keine erheblichen Aenderungen eingetreten. Die spezielle Dienstaufsicht bezüglich der Kurse, Postbüreaux, Ablagen, Boten, Briefträger etc. bildet einen Haupttheil der Verrichtungen der Kreispostdirektoren, die wenigstens in den größern Kreisen, was wir ungerne sehen, immer noch durch die Masse der Korrespondenzen, Audienzen und Detailsachen zu sehr in Anspruch genommen und behindert sind, die Aufsicht mehr in unmittel-

barer Weise durch Inspektionen an Ort und Stelle und Ueberwachung des Dienstvollzugs auszuüben. Wir werden auf Mittel denken, den Kreispostdirektoren eine öftere und durchgreifendere Inspektion möglich zu machen, was bei den größern Kreisen jedenfalls nur durch Nachhilfe an Personal zu erreichen ist. Ebenso nothwendig wäre es, den obern Beamten der Generalpostdirektion tüchtige Stellvertreter beizugeben, damit auch diese Beamten, die sich vermöge ihrer Stellung und ihrer Dienstkenntnisse am besten zu Inspektionen eignen, mehr Zeit für diese Verrichtungen übrig bliebe. Ueberhaupt stellen wir uns die Frage, ob nicht die Zeit zu weiterm Vorgehen in der Zentralisirung der Postverwaltung gekommen sei, und zwar in dem Sinne, daß namentlich das Rechnungswesen der einzelnen Kreise schon jetzt zum größern Theile, und je nach Umständen ganz an die Generalpostdirektion übertragen werde, womit dann auch erhebliche Vereinfachung in der Verwaltung und größere Gleichförmigkeit in allen Theilen der Kontrolle eintreten könnte. Die Kreispostdirektoren sind übrigens bei Beaussichtigung des Dienstes durch die Anwendung von Ordnungsstrafen über Beamte und Bedienstete pflichtgemäß eingeschritten. Wir erachten solches Einschreiten für den Dienst nothwendig, ohne uns dem Vorwurfe zu großer Strenge auszusetzen, indem die öffentliche Stimme immerhin eher geneigt ist, die aufsehenden und vollziehenden Stellen der Postverwaltung des unzureichenden Eingreifens zu zeihen; übrigens steht jedem Bestraften der Rekurs an die übergeordnete Behörde zu, der jedoch als seltene Ausnahme in zwei einzigen Fällen ergriffen worden ist.

An Ordnungsstrafen sind theils vom Postdepartement, theils von den Kreispostdirektionen verfügt worden:

Im Postkreise.	Gegen							
	Postbeamte.		Bedienstete.		Postpferdhalter.		Postkellere.	
	Zahl.	Geldbetrag.	Zahl.	Geldbetrag.	Zahl.	Geldbetrag.	Zahl.	Geldbetrag.
Genf . . . . .	8	Fr. 115. —	7	Fr. 39. 50	—	Fr. — —	2	Fr. 10. —
Gausanne . . . . .	13	„ 44. 25	22	„ 342. 60	—	„ — —	14	„ 81. 25
Bern . . . . .	15	„ 51. —	48	„ 234. —	13	„ 72. 30	1	„ 5. —
Neuenburg . . . . .	11	„ 25. 90	51	„ 115. 90	—	„ — —	6	„ 29. 10
Basel . . . . .	29	„ 68. 90	43	„ 124. 90	24	„ 105. 15	17	„ 122. 30
Ararau*) . . . . .	—	„ — —	—	„ — —	—	„ — —	—	„ — —
Luzern . . . . .	8	„ 30. 50	28	„ 85. 50	3	„ 28. —	6	„ 15. —
Zürich . . . . .	35	„ 192. —	46	„ 174. —	8	„ 54. —	5	„ 20. —
St. Gallen . . . . .	67	„ 151. —	43	„ 106. —	56	„ 246. —	—	„ — —
Thur . . . . .	3	„ 21. —	4	„ 23. —	3	„ 41. —	6	„ 58. 90
Vellenz . . . . .	3	„ 20. 25	3	„ 47. —	6	„ 140. —	—	„ — —
	192	Fr. 719. 80	295	Fr. 1292. 40	113	Fr. 686. 45	57	Fr. 341. 55

\*) Im Ganzen Ordnungsstrafen in 355 Fällen, mit Betrag Fr. 571.

Ferner kamen vor:

Abberufung von der Stelle und strafrechtliche Verfolgung von Beamten . . . . .	9 Fälle.
Entlassung im administrativen Wege als Folge grober Dienstfehler . . . . .	11 „

## D. Postaren.

Wir haben in unserm vorjährigen Berichte über die Wünschbarkeit einer Revision des Posttaxengesetzes vom 25. August 1851 uns vorläufig ausgesprochen und diejenigen Punkte näher bezeichnet, auf welche unsere Revisionsanträge hauptsächlich sich hinlenken würden. Seitherige Erfahrungen, so wie die entgegenkommende Stimmung der Bundesversammlung, die in dem Berichte der Kommission und der Schlußnahme vom 24./29. Juli 1857, Art. 9, sich bereits kund gegeben hat, veranlassen uns, der Bunderversammlung in ihrer nächsten ordentlichen Sitzung eine bezügliche Vorlage zu machen. Wir werden hiebei in erster Linie die durch den erweiterten Verkehr und die theilweise veränderten Transportmittel entstandenen Erfordernisse so weit als leitende Norm annehmen, als es mit den finanziellen Ergebnissen, wobei die Kantone unmittelbar theilhaftig sind, immer verträglich erscheint. Die Wahrscheinlichkeit liegt jedenfalls vor, daß in der nächsten Periode etwelcher Ausfall auf den Brief- und Fahrposttaxen entsteht, der unter Mitwirkung der stark verminderten Reisetaxeinnahmen vorerst ein Zurückbleiben des Postertrages unter dem vollen Scalabetrage zur Folge haben kann. Wir zählen jedoch auf die weitere Ausdehnung des Verkehrs in so weit, um anzunehmen, daß ein zeitweiliger Rückschlag bald wieder seine vollständige Ausgleichung finden werde. Auf den Alpenpässen ist unterm 14. und 16. Oktober 1857 eine beträchtliche Taxerleichterung dadurch eingetreten, daß von den Fahrpoststufen der Taxzuschlag überhaupt vermindert worden und bei nur theilweiser Befahrung ganz weggefallen ist, so daß das Postulat der Bundesversammlung vom 29. Juli 1857 im Wesentlichen bereits seine Erledigung erhalten hat.

Um dem Verlagshandel einige Erleichterung zu gewähren, ist bei Sendungen von Probedruckbogen die Nachsicht der Mitgabe des Manuscripts zugestanden worden. Diese Erweiterung konnte nur das schweizerische Gebiet umfassen, da die Nachbarstaaten eine ähnliche Behandlung der Drucksachsendungen nicht bewilligen.

Noch schwebt unerledigt die Frage, ob und in wiefern für Ausfälle in den Postregalentschädigungen an die Kantone denselben aus den Ertragsüberschüssen anderer Jahrgänge Ersatz geleistet werden soll. Ein dießfälliger Bericht ist bereits ausgearbeitet; mit der Vorlage haben wir jedoch gezögert, um die Erfahrungen, die uns das Fortschreiten der Eisenbahnen gewähren, mit in Betracht ziehen zu können.

Bezüglich der Portobefreiungen nehmen wir gerne Vormerkung von den Ansichten, welche die Kommission des Nationalrathes in ihrem Berichte vom 11. Juni 1857 ausgesprochen hat, nämlich, ob es nicht an der Zeit wäre, die Portofreiheit für Korrespondenzen in Amtssachen, gegen volle Entschädigung an die Kantone aus der Bundeskasse, gänzlich aufzuheben. Während die in Art. 33 unter Litt. a, c und d enthaltenen Befreiungen, so wie diejenigen für die Armen, durch das Posttaxengesetz vom 25. August 1851 zugestandenen Befreiungen keine sehr große Tragweite

Haben, treten hingegen die Unzulässigkeiten und Schwierigkeiten im Vollzuge der Portobefreiungen für amtliche Korrespondenzen immer mehr, und zwar in einem Maße hervor, daß eine Abänderung dieser Bestimmung nothwendig geworden ist. Nicht nur ist bei dem öftern Wechsel der die Portofreiheit genießenden Stellen in den Kantonen die Anwendung häufiger Aenderung unterworfen, sondern es gehört eine ganz konsequente und jedem Postbüroau leicht gekläufte Vollziehung der sehr umfassenden Vorschriften, besonders in oft zweifelhaften Fällen, zur Unmöglichkeit.

Wenn wir auch zugeben, daß der Mißbrauch der Portofreiheit nicht immer in absichtlicher Umgehung der dießfälligen Vorschriften besteht, so kann gleichwol nicht bestritten werden, daß die häufige unberechtigte Benutzung der amtlichen Portofreiheit für Korrespondenzen von und an Beamtungen sehr oft ungehöriger Unterscheidung und ungenügender Kenntniß oder Beachtung der einschlägigen Vorschriften beizumessen ist. Diese Vorgänge sind wirklich und in erheblichem Maße vorhanden, und es werden hiedurch die Postkassen und mit derselben zugleich die Kantone geschädigt, wobei noch der weiter erschwerende Umstand eintritt, daß je nach der Persönlichkeit der kantonalen Beamten, und andererseits der Postbüroauangestellten die Vollziehung der gesetzlichen Bestimmungen zum Nachtheile der einen oder andern Kantone fortwährende Ungleichheiten darbietet.

### E. Postregal.

Es sind hin und wieder Uebertretungen des Postregalgesetzes, jedoch nicht von Belang, vorgekommen, sowol durch Errichtung regelmäßiger Fahrten für den Personentransport, als durch Versendung von Briefsammlungen unter Verschuß als Fahrpoststück, Benutzung schon entwertheter Frankomarken u. dgl. Wo in wenigen Fällen die Uebertretung wegen Kontestation von Seite des Fehlbaren nicht durch administrative Verfügung nach dem Bundesgesetze vom 30. Juni 1849 erledigt werden konnte, wurde die Anzeige an die kantonalen Gerichte gemacht. Es ergaben sich im Ganzen 42 Uebertretungsfälle, wofür Strafen im Gesamtbetrage von Fr. 327. 50 auferlegt worden sind.

Den konkurrtrenden Transportanstalten ist durch das Postregalgesetz vom 2. Juni 1849 die Gränze ihrer Betriebsausdehnung bezüglich der Korrespondenzen und Waaren ziemlich ausreichend bezeichnet. Gleiches ist nicht der Fall in Betreff des Personentransports, wobei, zumal auf kleinern Strecken, Zweifel entstehen, in wiefern eine Transporteinrichtung in den Bereich des Postregals übergeht, z. B. bei so geheißenen Omnibusfahrten zwischen Bahnhstationen und den betreffenden Ortschaften.

Nach dem Bundesgesetze, welches überhaupt den „regelmäßigen periodischen Transport von Personen“ als Postregal erklärt, würden wol auch jene Transporteinrichtungen zwischen Bahnhstationen und Ortschaften, sofern sie, was oft der Fall ist, die Eigenschaft von regelmäßigen und periodischen

Fahrten haben, in das Postregal fallen, und es bedarf daher keiner ausführlichen Erörterung, um die wenigen Beschränkungen, welche bis dahin hierin den Privatunternehmungen auferlegt wurden, zu rechtfertigen.

Im Weitem sind Zweifel entstanden, welches Verfahren gegen diejenigen Personen einzutreten habe, welche bereits entwerthete Frankomarken wissentlich zur Frankirung wiederum benutzen, was nicht selten vorkommt. Es ergeben sich hiebei verschiedene Grade der Schuldbarkeit, je nachdem der Entwerthungstämpel auf künstlichem Wege unbemerkbar gemacht, oder Marken in größerem Betrage oder in fortgesetzter Weise mißbräuchlich benutzt worden sind u. s. w.

Scheint das Vergehen unter die allgemeine Klasse der Uebertretungen des Postregals zu gehören, was zwar nicht sowol aus dem Wortlaute, als aus dem Sinne des Regalgesezes zu folgern ist, so enthält dennoch das vollendete Vergehen unverkennbare Merkmale eines Betrugses, welchen gerichtliche Ahndung zu treffen hätte.

Die Fälle sind jedoch meistens so unbedeutend, daß wir fortfahren werden, dieselben lediglich nach dem Postregalgeseze, so wie nach dem Bundesgeseze vom 30. Juni 1849 zu behandeln; hingegen ist Wachsamkeit und unnachsichtiges Einschreiten hierin nothwendig, da für derartige Mißbräuche große Leichtigkeit vorliegt und auf dem Erlöse aus den Frankomarken mehr und mehr die Haupteinnahme der Postverwaltung beruht, die gegen Gefährdung des Schuzes bedarf.

## F. Kurswesen.

### 1) Uebersicht.

Das Kurswesen bildet einen wichtigen Theil der Schweizerischen Postverwaltung. Es ist einleuchtend, daß eine zweckmäßige Einrichtung der Kurse und ein gut geregelter äußerer Postdienst nicht nur für die Interessen des Publikums, sondern auch für die finanziellen Interessen der Kantone von hoher Wichtigkeit ist, indem die Ausführung des Transportdienstes sehr bedeutende Summen erfordert. Wenn die Stellung der Schweizerischen Postverwaltung bisher schon durch ihre Verbindung mit einer Menge ausländischer Staats- und Privatverwaltungen, die ihre Eisenbahn-, Dampfboot- und Postwageneinrichtungen nach ihren besondern Interessen zu regeln gewohnt sind, bedeutend erschwert war, so ist dieselbe in neuerer Zeit noch schwieriger geworden, weil nun auch noch im Innern der Schweiz Eisenbahnverwaltungen ins Leben getreten sind, die eben so unabhängig wie die auswärtigen ihre Kurseinrichtungen, wie sie es ihren Interessen angemessen erachten, treffen. Abgesehen von den allgemeinen Postverträgen muß die Schweizerische Postverwaltung für Einrichtung ihrer Kurse mit den Postverwaltungen von Sardinien, Frankreich, Baden, Württemberg, Baiern und Oesterreich, mit Inbegriff der Lombardei, in Verbindung treten. Sie hat mit zwei französischen Eisenbahngesellschaften, Paris-Lyon und

Paris-Basel, und mit einer lombardischen, Camerlata-Mailand, ferner mit zwei französischen und zwei sardinischen Messageriegesellschaften zu unterhandeln. Sie war auch genöthigt, zur Herstellung zweckmäßiger Verbindung, ihre Kurse auf fremdem Gebiete nach Domo, Salins, Feldkirch, nach Nauders, Tirano, Cleven und Camerlata auszudehnen, und im Innern steht sie nun auch noch mit vier Eisenbahn- und sieben Dampfbootgesellschaften in Verbindung. Alle diese Verhältnisse werden theils durch Verträge, theils durch vorübergehende Verständigungen, die sich zwei Mal im Jahre für Festsetzung der Sommer- und Winterkurse erneuern, geordnet.

Wir haben oben von den großen Summen, die der Kurstdienst erfordert, gesprochen. Dieselben betragen im Jahr 1857:

für den Transport . . . . .	Fr. 4,294,703. 11
„ das Postmaterial . . . . .	„ 468,222. 71
„ die Dienstkleidung . . . . .	„ 84,524. 62

Es liegt begreiflich im hohen Interesse der Postverwaltung, daß beim Abschlusse der Aufträge für die Lieferung der Pferde, des Postmaterials, der Kleidung mit Umsicht und Sorgfalt verfahren werde, und daß die Ausgaben nicht nur in formeller, sondern auch in materieller Beziehung genau kontrollirt werden.

Die Besorgung aller dieser Berrichtungen erfordert eine ziemlich große Anzahl von Kursbeamten, von welchen jedem sein besonderer Geschäftskreis angewiesen ist, in dessen Bereich derselbe unter Leitung und Aufsicht des Kursinspektors die einschlägigen Korrespondenzen, Voranschläge, Rechnungsstellung, Inventarien, tabellarische Uebersichten, Kontrollirung u. s. w. zu besorgen hat. Im Wesentlichen bestehen die Geschäfte der verschiedenen Abtheilungen:

- 1) in Ausfertigung der Kurspläne, Kurskarten, Postkarten der Passagiertarife und Distanzenzeiger, der Instradirungstabellen und Besorgung der Drucksachen;
- 2) in materieller Revision der Postführungsverträge und des Ertrages an Passagiergeldern und Uebergewichtstaxen, in Rentabilitätsberechnungen von jedem Kurs;
- 3) in Abschluß und Ausfertigung von Postführungsverträgen, von Konzessionspatenten, Postkonzessionsprämien;
- 4) in Aufstellung des Generalinventars und der Spezialinventare des Postmaterials, in Kontrollirung der Fahr- und Briefpostkartenschlüsse, der Extraposten und Führung der Personalisten der Kondukteure.
- 5) in Anschaffung von Postwägen und Schlitten, Ueberwachung des Unterhalts und deren Verwendung;
- 6) in Besorgung des Kleidungswesens.

Wir gehen nun zu den Spezialitäten des Kurswesens über:

Die Erweiterung des Eisenbahnnetzes hat im Laufe des Berichtsjahres neuerdings wesentlichen Umgestaltungen im Kurswesen gerufen, indem mehrere der hauptsächlichsten und ergiebigsten Postkurse ganz oder theilweise

aufgehoben und dagegen eine Anzahl kleinerer Verbindungen oder Seitens-  
kurse erstellt werden mußten.

## 2) Veränderung in den Postkursen.

Wir zählen nämlich:

a. neu errichtete Jahreskurse, inklusive Omnibus- und Fourgon- dienste . . . . .	33
b. neu errichtete Sommerkurse . . . . .	6
c. ausgedehnte Jahreskurse . . . . .	5
d. in Bezug auf Richtung oder Bespannung veränderte Postkurse	14
e. Kurse mit vermehrten Fahrten . . . . .	4
f. Dagegen erscheinen als abgekürzte Kurse . . . . .	10
g. als in der Bespannung reduziert . . . . .	8
h. und als ganz aufgehoben . . . . .	17

## 3) Anzahl der Postkurse.

Die Zahl der Jahreskurse, deren Ertrag zu Gunsten der Postver-  
waltung erhoben wird, betrug zu Ende des Jahres 1857 . . . . . 222

worunter 6 mit 2 Mal täglichen Fahrten;

" 2 " 3 " " "

" 1 " 5 " " "

Ferner bestanden Sommerkurse während kürzerer oder län-  
gerer Dauer . . . . . 15

Im Ganzen: 237

Ferner zählten wir am Schluß des Berichtsjahres an Lokal-  
diensten, deren Ertrag von den Unternehmern erhoben wird, und  
an sonstigen Transportleistungen ohne Personenbeförderung . . . . . 28

Total der Kurse: 265

Stand der Kurse im Jahr 1856 . . . . . 244

Vermehrung im Jahr 1857 . . . . . 21

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

Es wurden durch die Postkurse, behufs Beförderung der Reisenden,  
Briefe und Fahrpoststücke, im Vergleich zum Jahr 1856 an Wegstunden  
befahren:

	1856.	1857.
	Wegstunden.	
3 Mal täglich oder mehr . . . . .	118	101 $\frac{1}{2}$
2 " " " " . . . . .	348	331
1 " " " " . . . . .	656	720 $\frac{3}{4}$
3 " wöchentlich . . . . .	21	—
1 " täglich im Sommer und 3 Mal wöchentlich im Winter . . . . .	—	5 $\frac{1}{4}$

## 5) Kartenschlüsse.

## Bestand der Briefpaketschlüsse.

Im Jahr 1857 betrug die Zahl derselben	7,441
" " 1856 " " " " . . . . .	7,292
Vermehrung:	149

## Bestand der Fahrpostkartenschlüsse.

Im Jahr 1857 betrug die Zahl derselben	6,583
" " 1856 " " " " . . . . .	6,499
Vermehrung:	84

Diese Kartirungen werden von 487 Postbüreaux unterhalten, welche mithin täglich 7441 Briefpakete und 6583 Fahrpostkarten absenden und beiläufig eben so viel empfangen.

## 6) Bestand der Postführungsverträge.

Aus der beträchtlichen Zahl von aufgehobenen Kursen und einzelnen Stationen ließe sich auf eine wesentliche Verminderung im Bestande der Postführungsverträge schließen, wenn die erloschenen nicht durch neu abgeschlossene Verträge in Folge Kreirung kleinerer Seitenkurse nahezu ersetzt worden wären.

Im Jahr 1856 sind, mit Einschluß der Supplement-, Beiwagen-, Sommerkurs- und Schifffahrtsverträge, als gültig auf's Jahr 1857 übergegangen . . . . . 565

Im Jahr 1857 giengen als in Kraft bestehend in's Jahr 1858 über eine Zahl von . . . . . 555

Verminderung: 10

Dieser Bestand von 555 zerfällt in 500 für die reguläre Postführung, für Beiwagenführung und anderweitige Transportleistungen . . . . . 22  
und für die Sommerkurse . . . . . 33

Dabei ist zu bemerken, daß diese letztern 33 zwar nicht als auf das folgende Jahr gültig übergehende zu betrachten sind, aber auch nicht als erloschen angesehen werden können, indem die behufs Erstellung der Sommerkurse jeweilen auf eine bestimmte Dauer abgeschlossenen Verträge im nächsten Jahre in der Regel bestätigt zu werden pflegen.

Der vorerwähnte Gesamtbestand von 555 Verträgen zerfällt hienwieder in 427 auf unbestimmte und 128 auf bestimmte Dauer abgeschlossene Postführungsverträge. Schließlich notiren wir 273 im Laufe des Jahres 1857 stattgefundene Abschlüsse, von denen 60 auf neu eingeführte oder ausgedehnte Postkurse fallen; 213 neue Vertragsabschlüsse betreffen dagegen bestehende ältere Postkurse.

Es mußten auch im Laufe des Jahres 1857 aus den in frühern Geschäftsberichten schon mehrmals erörterten Gründen an 21 Unternehmer Zulagen wegen hoher Futterpreise fortbezahlt werden. Dieselben betragen Fr. 26,288. 50, wovon Fr. 14,318 sich einzig auf 11 Unternehmer des Postkreises Lausanne vertheilen.

Im Jahr 1856 wurden bezahlt  
 „ 25,188. —, folglich eine Mehrausgabe von  
 Fr. 1,100. 50 zu Lasten des Jahres 1857.

### 7) Vergleichung des Ertrags an Reisenden und Fahrpoststücken mit Transportkosten und Postmaterial.

Die Vergleichung der Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstaxen und an Fahrpoststücken mit den Transportkosten und den Ausgaben für Postmaterial erzeigt folgendes Ergebnis:

#### Einnahmen im Jahr 1856:

Ertrag der Reisenden . . . . .	Fr. 4,032,921. 54	
„ „ Pakete . . . . .	„ 1,626,652. 74	
		Fr. 5,659,574. 28

#### Ausgaben im Jahr 1856:

Transportkosten . . . . .	Fr. 4,454,310. 65	
Postmaterial . . . . .	„ 461,768. 20	
		„ 4,916,078. 85

Ueberschuß an Einnahmen im Jahr 1856: Fr. 743,495. 43

#### Einnahmen im Jahr 1857:

Ertrag der Reisenden . . . . .	Fr. 3,754,726. 11	
„ „ Pakete . . . . .	„ 1,770,183. 60	
		Fr. 5,524,909. 71

#### Ausgaben im Jahr 1857:

Transportkosten . . . . .	Fr. 4,294,703. 11	
Postmaterial . . . . .	„ 468,222. 71	
		„ 4,762,925. 82

Ueberschuß an Einnahmen im Jahr 1857: Fr. 761,983. 89

Der Vergleich zum Jahr 1856 fällt somit günstiger aus um den Betrag von . . . . . Fr. 18,498. 46

Die Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstaxen (ohne Pakete und Gelder) mit den Transportkosten (ohne Postmaterial) verglichen, gestalten sich wie folgt:

#### Im Jahr 1856:

Transportkosten . . . . .	Fr. 4,454,310. 65
Ertrag der Reisenden . . . . .	„ 4,032,921. 54
Verlust auf dem Personentransport . . . . .	Fr. 421,389. 11

## Im Jahr 1857:

Transportkosten . . . . .	Fr. 4,294,703. 11
Ertrag der Reisenden . . . . .	„ 3,754,726. 11

Verlust auf dem Personentransport . . . . . Fr. 539,977. —

Es ergibt sich somit im Vergleich zum Jahr 1856 ein Mehrausfall auf dem Personentransport von Fr. 118,587. 89.

Wirft man einen Blick auf nachstehende Zusammenstellung über das Ergebnis der Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstaxen in den Postkreisen Basel, Zürich, St. Gallen im Jahr 1857, und stellt man sie denjenigen des Jahres 1856 gegenüber, so muß es beinahe auffallen, daß obiges Resultat sich nicht weit ungünstiger gestaltet hat.

Dadurch nämlich, daß die Post im Laufe des Jahres 1857 in Betreff des Personentransportes nach und nach von den belebtesten Hauptposttrouten zwischen Bern-Solothurn-Basel, Bern-Aarau-Baden, resp. Zürich-Biel-Aarau, mit Ausnahme der kurzen Strecken Olten-Läufelfingen und Aarau-Brugg, verdrängt wurde, mußte notwendiger Weise in den Einnahmen der Hauptpostbüreaux jener Routen ein starker Ausfall eintreten, indem die erwähnten längeren Kurstrecken vor der Eröffnung des Eisenbahnbetriebs alljährlich einen Reingewinn von beiläufig Fr. 125,000 über alle Transportkosten hinaus zu erzielen pflegten, wobei zu bemerken ist, daß nebenbei sämtliche Fahrpoststücke sowol, als Briefschaften kostenfrei befördert werden konnten.

	Ertrag der Reisenden.	Transportkosten.
Postkreis Basel:		
Jahr 1856	Fr. 465,276. 17	Fr. 357,662. 97
„ 1857	„ 142,441. 34	„ 282,705. 43
Verminderung	Fr. 322,834. 83.	Verminderung Fr. 74,957. 54
Postkreis Zürich:		
Jahr 1856	Fr. 359,881. 51	Fr. 388,438. 94
„ 1857	„ 264,701. 41	„ 341,513. 17
Verminderung	Fr. 95,180. 10.	Verminderung Fr. 46,925. 77
Postkreis St. Gallen:		
Jahr 1856	Fr. 311,408. 42	Fr. 433,960. 70
„ 1857	„ 278,145. 71	„ 419,914. 70
Verminderung	Fr. 33,262. 71.	Verminderung Fr. 14,046. —

Hieraus erhellt, daß die Post auf den Einnahmen eine wirkliche Einbuße erlitten hat von . . . . . Fr. 451,277. 64 während die Transportkosten nur um den Betrag von tiefer stehen als im Jahr 1856. Der eigentliche Ausfall auf dem Personentransport beträgt somit auf obigen Postkreisen . . . . . Fr. 315,348. 33 während derselbe, das Ergebnis von sämtlichen Postkreisen zusammen genommen, nur ausmacht . . . „ 118,587. 89

Diese starke Differenz erklärt sich hinwieder aus dem Umstande, daß der Ertrag der Reisenden in den Postkreisen Lausanne, Neuchâtel, Yverdon, Luzern, Chur und Bellinz sich beiläufig um die Summe von Fr. 193,000 im Vergleich zum Jahr 1856 gesteigert hat, und zwar ohne daß die Transportkosten in ähnlichem Verhältnis angesetzt wären.

### 8) Zahl der Fuhrwerke.

An postamtlichen Wägen und Schlitten wurden in	Kurs gesetzt in	1856	1857
den Jahren			
a. Wagen:			
mit 2 bis 16 Plätzen zu Jahreskursen . . . . .		354	375
" 10 " 16 " zum Sommerdienst . . . . .		36	37
im außerordentlichen und Beiwagendienst . . . . .		325	337
		<hr/>	<hr/>
		715	749
b. Schlitten . . . . .		349	386

### 9) Zahl der Pferde.

Zur Postführung im regulären Dienst waren erforderlich:	in den Jahren	1856	1857
	Pferde	1990	1952
Zum außerordentlichen und Beiwagendienst:	"	1850	1815
Ferner zählten wir im Jahr		<hr/>	<hr/>
		1856	1857
an Stationen, täglich ein oder mehrere Mal befahren,		461	425
" Postpferdhaltern . . . . .		256	241
" Postkellern . . . . .		710	675

### 10) Extraposten.

Bei den Einnahmen für beförderte Extraposten ist im Berichtsjahr im Vergleich zu früheren Jahren eine erhebliche Verminderung eingetreten.	
Betrag der Entschädigungen im Jahr 1856 . . . . .	Fr. 129,729. 50
" " " " " 1857 . . . . .	" 106,227. 48
	<hr/>
Mindereinnahme im Jahr 1857 . . . . .	Fr. 23,502. 02

Die schon oft besprochenen Ursachen, namentlich die Erstellung von Eisenbahnen auf den bisher besuchtesten Extrapoststrouten, werden auch stets die gleichen Wirkungen, Abnahme des Extrapostenverkehrs, im Gefolge haben. Wir fügen hier zu besserer Veranschaulichung eine nach den Postkreisen zusammengestellte, vergleichende Uebersicht der dahergigen Erträge mehrerer Jahre bei. (Beilage Nr. 4.)

### G. Beziehungen zu andern Verwaltungen.

Die gegenseitigen Taxberechnungen der Schweiz und der Nachbarstaaten, die bei Frankreich nur die Briefpost umfassen, sind durch Verträge geordnet, welche im Berichtsjahre keine Abänderung erlitten haben.

## Beförderte Extraposten.

Postkreis.	Melais.	1854.			1855.			1856.			1857.		
		Zahl der eingespannten Pferde.	Betrag der bezogenen Entschädigungen.		Zahl der eingespannten Pferde.	Betrag der bezogenen Entschädigungen.		Zahl der eingespannten Pferde.	Betrag der bezogenen Entschädigungen.		Zahl der eingespannten Pferde.	Betrag der bezogenen Entschädigungen.	
			Fr.	Rp.									
Genf . . . . .	4	2,919	10,682	—	3,029	11,006	50	2,134	7,946	—	1,539	5,316	50
Lausanne . . . . .	28	8,798	41,305	50	6,641	31,903	—	4,883	23,571	50	6,370	31,038	50
Bern . . . . .	11	1,751	10,513	50	1,872	10,993	—	1,678	9,734	—	1,263	7,939	—
Neuenburg . . . . .	14	1,076	6,036	—	874	5,179	—	580	3,371	—	503	2,151	—
Basel . . . . .	10	1,820	7,587	50	1,175	5,749	50	1,416	7,476	50	1,264	6,467	50
Marau . . . . .	8	847	3,882	—	667	3,085	50	662	3,412	50	667	3,669	50
Luzern . . . . .	9	1,223	10,007	—	997	7,532	—	654	5,832	50	331	5,525	—
Zürich . . . . .	9	949	6,983	50	689	5,574	50	514	3,636	50	286	1,883	50
St. Gallen . . . . .	22	2,161	9,383	—	1,659	7,886	—	2,840	12,091	—	964	4,298	50
Chur . . . . .	8	1,752	10,003	50	2,549	16,651	—	3,828	23,121	50	2,523	14,770	—
Vellenz . . . . .	10	1,494	11,364	—	1,127	7,889	50	1,507	11,158	50	1,084	8,512	—
		24,790	127,747	50	21,279	113,449	50	20,696	111,351	50	16,794	91,571	—
Postkonstrirkelder:	.	—	21,077	25	—	18,719	08	—	18,378	—	—	14,656	48
Zusammen:	.	—	148,824	75	—	132,168	58	—	129,729	50	—	106,227	48

Unter den von der Postverwaltung ausgegangenen Erlassen, welche die internationalen Expeditionstarverhältnisse beschlagen, heben wir hervor:

- 1) Die Aufhebung des Frankozwanges für Briefe nach den „Vereinigten Staaten von Nordamerika,“ womit dann freilich die Folge eintritt, daß die aus jenen Ländern nach der Schweiz gelangenden Briefe mit höherem Porto belastet eingehen, weil früher der jenseitige Versender zur Vorausbezahlung der amerikanischen Taxe (bis zum Einschiffungshafen) verbunden war.
- 2) Die Feststellung der Bedingungen für die Postversendung von Fahrpoststücken nach Rußland, den Donaufürstenthümern, Brasilien, den Vereinigten Staaten in Nordamerika und Kanada.

Es hat ferner ein Einverständniß mit der französischen Postverwaltung stattgefunden für die Erstreckung der fahrenden Postbüreaux der Lyon-Macon-Genf-Bahlinie auf das schweizerische Gebiet bis Genf, die wir seiner Zeit mit den dießseits einzuführenden fahrenden Postbüreaux in Anschluß setzen werden.

## H. Finanzielle Resultate.

### 1. Uebersicht.

Wir beginnen diese Abtheilung mit einer Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben in ihren Hauptrubriken, im Vergleich mit denjenigen des vorhergehenden Jahres.

Einnahmen.	1857.		1856.		Ausgaben.	1857.		1856.	
	Franken.	Cent.	Franken.	Cent.		Franken.	Cent.	Franken.	Cent.
Reisende . . . . .	3,754,726.	11.	4,032,921.	54.	Gehalte . . . . .	1,534,602.	03.	1,417,613.	31
Briefe . . . . .	2,449,132.	58.	2,433,026.	45.	Kommiss. u. Reisekosten	12,664.	35.	13,798.	72
Fahrpost . . . . .	1,770,183.	60.	1,626,652.	74.	Büreaufkosten . . . . .	204,688.	09.	185,507.	75
Zeitungen . . . . .	143,130.	75.	134,576.	73.	Dienstkleidung . . . . .	84,524.	62.	79,944.	73
Transit . . . . .	11,760.	61.	15,057.	96.	Gebäulichkeiten . . . . .	114,917.	98.	98,197.	08
Empfangscheine . . . . .	42,897.	40.	40,007.	15.	Postmaterial . . . . .	468,222.	71.	461,768.	20
Fachgebühren . . . . .	13,701.	50.	13,940.	—	Transportkosten . . . . .	4,294,703.	11.	4,454,310.	65
Expeditionsleistung . . . . .	27,082.	30.	18,900.	22.	Verschiedenes . . . . .	41,803.	09.	15,055.	57
Konzeptionsgebühren . . . . .	18,340.	5b.	17,805.	84.					
Verschiedenes . . . . .	49,034.	28.	30,240.	36.					
	8,279,989. 68.		8,363,128. 99.			6,756,125. 98.		6,726,196. 01	
						1857.		1856.	
Einnahmen . . . . .						Fr. 8,279,989. 68.		Fr. 8,363,128. 99.	
Ausgaben . . . . .						" 6,756,125. 98.		" 6,726,196. 01.	
Mehreinnahmen . . . . .						Fr. 1,523,863. 70.		Fr. 1,636,932. 98.	
Betreffniß der Entschädigung an die Kantone . . . . .						" 1,486,560. 92.		" 1,486,560. 92.	
Ertragsüberschuß . . . . .						Fr. 37,310. 78.		Fr. 150,372. 06.	

## Uebersicht des Verhältnisses der Roheinnahmen zum Reinertrage.

	Roheinnahmen.	Reinertrag. Gesamtsumme.	Prozente der Roheinnahmen.
1849	Fr. 4,898,327	Fr. 1,050,064	21,43
1850	" 5,188,871	" 758,212	14,61
1851	" 5,767,601	" 1,180,309	20,46
1852	" 6,514,634	" 1,702,511	26,13
1853	" 7,083,503	" 1,686,219	23,80
1854	" 7,425,794	" 1,548,997	20,85
1855	" 7,713,587	" 1,208,717	15,66
1856	" 8,363,128	" 1,636,932	19,57
1867	" 8,279,989	" 1,523,863	18,40

Das Zurückbleiben der Roheinnahmen von 1857 gegen 1856 um Fr. 83,139. 28 liegt beinahe einzig in dem als Folge des Eisenbahnbetriebs vorkommenden Ausfalle auf den Einnahmen von Reisenden von Fr. 278,195. 43 welcher jedoch durch den insbesondere auf den Einnahmen von Briefen und Fahrpoststücken eingetretenen Mehrertrag von Fr. 195,056. 15

bis auf die oben angegebene Differenz von Fr. 83,139. 28 wieder ausgeglichen ist.

### 2. Entschädigung an die Kantone.

Die Gesamtsumme der an die Kantone aus dem Reinertrag der Posten zu leistenden Entschädigungen beträgt wie voriges Jahr Franken 1,486,560. 92. Dieser Betrag wurde auf nachstehende Weise an die einzelnen Kantone vertheilt:

Kantone.	Betreffnisse.	
	Fr.	Rp.
Zürich . . . . .	232,138.	46
Bern . . . . .	249,252.	48
Luzern . . . . .	57,958.	16
Uri . . . . .	29,771.	10
Schwyz . . . . .	2,857.	14
Unterwalden, ob dem Wald . . . . .	342.	86
Unterwalden, nid dem Wald . . . . .	228.	57
Glarus . . . . .	10,329.	83
Zug . . . . .	3,285.	71
Freiburg . . . . .	20,320.	52
Solothurn . . . . .	10,490.	93

Uebertrag: 616,975. 76

Kantone.	Betreffnisse.	
	Fr.	Rp.
Uebertrag :	616,975.	76
Basel-Stadt . . . . .	127,485.	06
Basel-Landschaft . . . . .	8,338.	80
Schaffhausen . . . . .	3,181.	82
Appenzell Auserrhoden . . . . .	14,285.	71
Appenzell Innerrhoden . . . . .	342.	86
St. Gallen . . . . .	89,084.	76
Graubünden . . . . .	33,549.	19
Aargau . . . . .	146,694.	43
Thurgau . . . . .	25,454.	55
Tessin . . . . .	14,908.	96
Vaudt . . . . .	207,812.	91
Wallis . . . . .	26,488.	07
Neuenburg . . . . .	74,676.	33
Genf . . . . .	97,281.	71

Gesamtsumme : 1,486,560. 92

Die im zivilrechtlichen Wege geltend gemachten Klagen der Kantone Basel-Landschaft und Uri für höhere Festsetzung ihrer Entschädigungsbe-  
treffnisse sehen einer baldigen Entscheidung des Bundesgerichtes entgegen.

Den Ertragsüberschuß von Fr. 37,302. 78 hat die Postverwaltung  
auf Fortsetzung der Tilgung des Kapitals verwendet, welches sie im Jahre  
1849 für Uebernahme des Postmaterials der Kantone zu vergüten hatte.  
Das an die Bundeskasse schuldige Kapital beträgt demnach auf 1. Januar  
1858 noch Fr. 256,864. 22.

### 3. Hauptergebnisse des Inventars.

Der Bestand des Inventars auf den 1. Jänner 1857 betrug Fran-  
ken 1,317,239. 23.

Fr. Rp. Fr. Rp.

#### Zuwachs.

Bermehrung des Inventars durch neue Anschaffungen zc.		1,317,239. 23
1) an Wägen und Schlitten:		
a. neue Anschaffungen . . . . .	176,397.	35.
b. Uebertragung aus dem Fuhrwesen- material-Inventar . . . . .	1,677.	80.
Verschiedenes . . . . .	60.	—
2) an Fuhrwesenmaterial:		
a. neue Anschaffungen . . . . .	80,955.	91.
Uebertrag :	259,091. 06.	1,317,239. 23

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag:	259,091.	06.	1,317,239.	23
b. Uebertragung				
aus dem Wägen- u. Schlitten-Inventar . . .	5,136.	—		
von einem Postkreis in den andern . . .	39,130.	82.		
von Büreaugeräthschaften u. a. m. . .	259.	25.		
3) an Büreaugeräthschaften:				
a. neue Anschaffungen . . . . .	25,762.	66.		
b. Uebertragung von einem Postkreis in den andern . . . . .	478.	02.	329,857.	81
			<u>1,647,097.</u>	<u>04</u>

## Abgang.

Verminderung des Materials durch in Abgang gekommene Gegenstände.

1) an Wägen und Schlitten:				
a. durch Uebertragung auf das Fuhrwesenmaterial-Inventar . . . . .	5,136.	—		
2) An Fuhrwesenmaterial:				
a. durch Verbrauch . . . . .	11,357.	99.		
b. verkauftes, altes Postmaterial . . . . .	15,276.	93.		
c. abgelieferte Gegenstände für neue Wägen . . . . .	30,184.	66.		
d. Uebertragung				
auf's Wägen- und Schlitten-Inventar . . . . .	1,677.	80.		
auf andere Postkreise . . . . .	39,130.	82.		
3) An Büreaugeräthschaften:				
a. durch Verbrauch . . . . .	3,945.	62.		
b. Uebertragung von einem Postkreis in den andern . . . . .	478.	02.		
			<u>107,187.</u>	<u>84</u>
			<u>1,539,909.</u>	<u>20</u>

Abschreibung 10 % wegen Abnutzung des Postmaterials . . . . .

153,990. 92

Bestand des Inventars auf 1. Januar 1858 . . . . .

1,385,918. 48

## Bilanz.

Bestand auf 1. Januar 1858 . . . . .	Fr.	1,385,918.	28
"  "  1.  "  1857 . . . . .	"	1,317,239.	23
		<u>68,679.</u>	<u>05</u>

Vermehrung Fr.

## 4. Einnahmen.

## a. Ertrag an Reisenden.

Die Anzahl der Postreisenden und deren Ertrag, mit Einschluß der Uebergewichtstaxen, liefern folgendes Ergebniß:

Einnahmen im Jahr 1857 . . . . .	Fr. 3,754,726. 11
Budget pro 1857 . . . . .	" 3,550,000. —
Einnahmen im Jahr 1856 . . . . .	" 4,032,921. 54
Im Vergleich zum Budget erscheint eine Mehreinnahme von . . . . .	" 204,726. 11
Im Vergleich zum Jahr 1856 dagegen eine Mindereinnahme von . . . . .	" 278,195. 43

Gesamtzahl der Reisenden im Jahr 1857 . . . . .	1,050,374
" " " " " 1856 . . . . .	941,278

Zuwachs an Reisenden im Jahr 1857 . . . . . 109,096

In obigen Einnahmen sind inbegriffen:

a. An Uebergewichtstaxen . . . . .	Fr. 149,104. 83
Es wurden erhoben im Jahr 1856 . . . . .	" 160,410. 38

Somit eine Mindereinnahme von Fr. 11,305. 55

## b. Ertrag der Beiwagenreisenden:

	Reisende.	Einnahmen.
Im Jahr 1857 . . . . .	198,865	Fr. 577,148. 77
" " 1856 . . . . .	150,371	" 546,839. 10

Mehr im Jahr 1857: 48,494 Fr. 30,310. 67

Es ist somit der ausnahmsweise Fall eingetreten, daß auf der Beiwagenlieferung, deren Kosten im Jahr 1857 auf Fr. 575,736. 30 ansteigen, nicht nur kein Verlust, sondern im Gegentheil ein Gewinn von Fr. 1412. 47 gemacht wurde.

Was dagegen den dießjährigen Ausfall von Fr. 278,195. 43 gegenüber den Einnahmen des vorigen Jahres anbetrifft, so haben wir bereits bei Anlaß der Vergleichung derselben mit den Transportkosten nachgewiesen, welche Ursachen diesem Ausfall zu Grunde liegen, und welche Postkreise hauptsächlich davon betroffen wurden.

Eine weit empfindlichere Einbuße steht jedoch der Postverwaltung bevor, sobald auch die Poststrecken Chur-Rhoden, resp. St. Gallen (2 Kurse), Chur-Napperswyl, resp. Zürich (2 Kurse), Glarus-Weesen, Wezikon-Nappersweil, Genf-Morsee, resp. Lausanne (2 Kurse), Vev-Sion (2 Kurse), Olten-Läufelfingen  $\left. \begin{array}{l} 5 \text{ Kurse im Sommer} \\ 3 \text{ " " Winter} \end{array} \right\}$  und Aarau-Brugg  $\left. \begin{array}{l} 5 \text{ Kurse im S.} \\ 4 \text{ " " W.} \end{array} \right\}$  im Laufe des Jahres 1858 dem Eisenbahnbetrieb übergeben sein werden.

Einzig auf diesen letztern zwei unvollendeten Zwischenstücken der Zentral- und Nordostbahn wurden z. B. im Jahr 1857 129,436 Reisende be-

fördert, welche der Postverwaltung eine Bruttoeinnahme von Fr. 270,402 und einen Reinertrag, abzüglich sämmtlicher Transportkosten, von Franken 113,933. 67 abgeworfen haben.

Davon fallen auf die Streife

	Reisende. Bruttoeinnahme.		Reinertrag.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Sissach-Olten, später Käufelfingen- Olten . . . . .	84,090	152,919. 35.	66,061.	47
Uraau-Brugg . . . . .	45,346	117,482. 65.	47,872.	20
	129,436	270,402. —	113,933.	67

Sobald sich die Eisenbahn des Verkehrs auf diesen beiden Zwischenstrecken bemächtigt haben wird, so sind voraussichtlich auch drei andere, bisher sehr ergiebig gewesene Einnahmequellen gefährdet, indem alsdann diejenigen Reisenden, welchen entweder von Basel aus per Post über Rheinfelden nach Brugg, resp. Zürich, oder von Basel per Eisenbahn über Säckingen nach Brugg 3 Mal täglich in beiden Richtungen Fahrgelegenheit geboten war, künftig den ununterbrochenen Schienenweg über Olten vorziehen werden.

Auch in der westlichen Schweiz hat sich seit Eröffnung der französischen Zweigbahn Ambréien-Mâcon über Seiffel (5. Mai 1857) der Personenverkehr zwischen Genf und Paris über Pontarlier, und eben so in umgekehrter Richtung, auf eine der Postverwaltung nachtheilige Weise geändert, indem sowol Reisende als Korrespondenzen, welche früher den Weg von Genf über Yverdon nach Salins und Route einzuschlagen pflegten, sich nun der eben so billigen und zugleich kürzern Fahrgelegenheit von Genf über Seyffel nach Paris zugewendet haben.

Ferner werden uns die bisher von der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Neuenburger- und Bielersees für die ihr von Seite der Post zukartirten Reisenden bezogenen Provisionen, welche im Jahr 1856 die Summe von Fr. 7,454. 50 und im Jahr 1857 die Summe von Fr. 8,696 betragen haben, ebenfalls entgehen, indem vom Zeitpunkt an, wo die Schienenverbindung zwischen Biel-Zürich und Biel-Basel nicht mehr unterbrochen sein wird, keine durchgehenden Fahrbillets für ganze Linien wie Genf-Basel und Genf-Zürich, und umgekehrt, von den betreffenden Postbüreux ausgegeben werden.

Gegenüber so vielen, auf das Postärar ungünstig einwirkenden Umständen wird sich's die Postverwaltung doppelt angelegen sein lassen, den Verkehr über die Alpenpässe nach Kräften zu fördern, damit wenigstens in diesen ein theilweiser Ersatz für den ihr durch die Eisenbahnen und anderweitigen Konkurrenzgesellschaften entzogenen Verkehr gefunden werde.

In Betreff des Chablaiskurzes, für dessen Bedienung auf fremdem Gebiet der Postverwaltung früher ein jährlicher Verlust von beiläufig Fr. 14,000 ausgesetzt war, welcher aber durch den im November 1856 mit der sardinischen Postverwaltung auf günstigeren Grundlagen abgeschlossenen Vertrag,

so weit es die Strecke Genf-St. Gingolph betrifft, auf Fr. 1400 per Jahr herabgesetzt wurde, bleibt uns nachzutragen, daß selbst dieser Verlust durch das befriedigende Ergebnis des auf der Schweizerischen Kursstrecke St. Gingolph-St. Moriz erzielten Passagierertrags im Jahr 1857 nicht nur aufgewogen, sondern überdies, abgesehen von dem Gewinn auf Briefen und Fahrpoststücken, ein Reinertrag von Fr. 1136. 45 auf der ganzen Kursunternehmung verzeigt werden kann, wobei zu bemerken ist, daß der betreffende Kursunternehmer sowohl für Fuhrwerk und Kondukteurbegleit selbst zu sorgen, als sämtliche an Sardinien zu entrichtende Konzessionsgebühren selbst zu entrichten hat.

Nachstehend folgt eine vergleichende Uebersicht des Personenverkehrs seit der Zentralisation des Postwesens, woraus ersichtlich ist, daß, nachdem bis Ende 1857 die belebtesten Poststrecken in einer Gesamtlänge von 100 Wegstunden an die Eisenbahnen übergegangen, die Einnahmen an Reisenden-taxen, welche bis im Jahr 1856 stets im Steigen begriffen waren, nunmehr auf dem Wendepunkte angelangt sind.

Im Jahr.	Reisende.	Einnahmen.
1849	448,809	Fr. 2,112,242. 80
1850	492,355	" 2,424,790. 40
1851	525,055	" 2,642,975. 50
1852	570,104	" 3,013,762. 97
1853	667,508	" 3,345,027. 14
1854	719,908	" 3,540,034. 92
1855	814,681	" 3,674,505. 06
1856	941,278	" 4,032,921. 54
1857	1,050,374	" 3,754,726. 11

In der Beilage Nr. 5 findet sich eine vergleichende Uebersicht der Anzahl Reisenden und deren Ertrag in den Jahren 1856/57

- 1) nach den Monaten,
- 2) " " Postkreisen.

#### b. Ertrag von Briefen.

	1857.	1856.
Roheinnahme an Brieftaxen	Fr. 2,449,132. 58	Fr. 2,433,026. 45
Voranschlag . . . . .	" 2,500,000. —	

#### Uebersicht des Briefverkehrs.

Jahrgang.	Zahlbare Briefe.		Portofreie Briefe.	Total.
	Inländische.	Ausländische.		
1850	9,981,862	3,685,146	1,439,109	15,106,107
1851	11,151,224	3,723,322	1,489,127	16,363,673
1852	11,962,680	4,038,840	1,571,976	17,573,406
1853	13,123,734	4,833,998	1,815,893	19,773,625
1854	13,727,553	4,958,817	1,823,619	20,509,989
1855	14,470,782	5,466,130	1,926,932	21,863,844
1856	15,771,048	5,982,331	1,980,611	23,733,990
1857	15,774,509	6,237,740	2,310,109	24,322,358

## Verhältniß der Zunahme.

1850 Basis.	100	100	100	100
1851	112	101	103	108
1852	120	110	109	116
1853	132	131	126	131
1854	137	134	127	136
1855	144	148	134	145
1856	158	162	137	157
1857	158	169	160	161

Hienach ist die Zahl der zahlbaren inländischen Briefe in den Jahren 1856 und 1857 ungefähr gleich geblieben; dagegen ergibt die Zählung der ausländischen Korrespondenzen, so wie diejenige der portofreien Korrespondenzen für 1857 einen namhaften Ueberschuß gegen 1856. Dieses Verhältniß drückt sich in nachstehenden Zahlen aus:

Die Vermehrung in Prozenten im Jahr 1857, im Vergleich mit dem Jahr 1856, beträgt:

Inländische zahlbare Briefe	. . . . .	0,022
Ausländische "	" . . . . .	4,26
Portofreie Briefe	. . . . .	16,63
Ertrag der Briefe	. . . . .	0,66

Die geringere Lebhaftigkeit des innern Briefverkehrs ist wol zum Theil in den politischen Ereignissen und Bewegungen des ersten Vierteljahres und dann in der industriellen und merkantilschen Krise zu suchen.

Die Ergebnisse des ersten Vierteljahres 1858 lassen hoffen, daß diese Schwankung vorübergehend sei, indem die Zählung des Jänners 1858, auf das Vierteljahr berechnet, nachstehendes Resultat ergibt:

	1857.	1858.
Inländische zahlbare Briefe	. 3,833,490	4,355,373
Ausländische "	" . 1,516,977	1,633,101
Portofreie Briefe	. . . . 809,047	547,779

In den zahlbaren Briefen verheißt das Jahr 1858 einen merklichen Fortschritt, während die portofreien Briefe auf das frühere Verhältniß zurückgehen, aus dem sie durch die Truppenaufstellungen vom Jänner und Hornung 1857 offenbar herausgetreten war. Die ersten Quartale 1855 und 1856 weisen an portofreien Briefen nach:

	1855 . . . . .	469,566
	1856 . . . . .	523,028
so daß für 1858 bei einer Zahl von	. . . . .	547,779

immerhin eine gewöhnliche Zunahme derselben sich herausstellt.

Die inländischen zahlbaren Briefe gehören :

	dem I. Briefkreise bis 2 Stunden.	dem II. Briefkreise über 2—10 Stunden.	dem III. Briefkreise über 10 Stunden.
1856	3,201,870	6,915,041	5,651,136
1857	3,128,156	6,872,537	5,773,814
Verhältniß in Prozenten	19,83	43,57	36,60

Die Durchschnittstaxe eines Briefes ist seit dem Jahre 1850 beinahe immer die gleiche geblieben, wie es sich aus nachstehender Uebersicht ergibt :

Im Jahrgang	a. auf den inländischen Briefen	
1850	Rappen	10,28
1851	"	10,25
1852	"	10,52
1853	"	10,65
1854	"	10,82
1855	"	10,80
1856	"	10,71
1857	"	10,84

Einführung des Taxengesetzes vom 25. August 1851.

b. auf in- und ausländischen Briefen :

im Jahr 1856 . . . . .	Rappen	11,18
" " 1857 . . . . .	"	11,126

Das Verhältniß der frankirten Brieffendungen zu den unfrankirten ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich.

Gesammtzahl der Briefe . . . . .	22,012,249
hievon . . . . . inländische	ausländische
frankirte . . . . . 4,919,612	1,993,673
nicht frankirte . . . . . 10,854,897	4,244,067

Von der Gesammtzahl der Briefe waren daher frankirt 31,40 %.

Die Zahl der unbestellbaren Briefe betrug

im Jahr 1856 . . . . .	114,621
" " 1857 . . . . .	145,294

Der Erlös der Frankomarken ist in der Postrechnung im Briefertrage enthalten und hat seit dem Jahre 1851 nachstehende Beträge geliefert.

Alte Wahrung.

	Zu 2½ Rappen.	Zu 5 Rappen.	Zu 10 Rappen.	Total.	Geldwerth,
1851	502,810	1,592,901	997,851	3,093,562	Fr. 260,000. 50

Neue Wahrung.

	Zu 5 Rp.	Zu 10 Rp.	Zu 15 Rp.	Zu 20 Rp.	Zu 40 Rp.	Zu 1 Fr.	Total.	Geldwerth.
								Fr. Rp.
1852	1,339,930	1,680,678	1,083,858	—	—	—	4,099,466	397,393. —
1853	1,443,390	1,794,882	1,192,042	—	—	—	4,430,514	430,464. —
1854	1,662,851	1,990,936	1,380,493	125,360	175,400	—	5,335,040	587,542. 20
1855	1,649,671	1,824,282	1,364,550	573,545	383,860	63,365	5,859,273	801,212. 25
1856	1,777,850	1,924,663	1,494,063	639,136	429,000	87,246	6,351,958	892,151. 45
1857	1,916,268	1,977,779	1,595,894	669,932	484,618	69,465	6,714,006	930,284. —

Außer den Briefen sind noch eine große Zahl von Schriftpaketen, Drucksachen und Waarenmustern versandt worden. (S. Beilage Nr. 6.)

	Schriftpakete.	Drucksachen. (Abonnirte Zeitungen nicht inbegriffen.)	Waarenmuster.
1857	694,315	1,058,342	249,036
1856	536,059	845,326	199,247
1855	609,664	744,186	181,769

Die Vertheilung nach Postkreisen ergibt sich aus der Beilage Nr. 4.



## c. Ertrag der Fahrpoststücke.

1857.

1856.

Einnahme an Taxen . . . . .	Fr. 1,883,670. 72	Fr. 1,752,836. 64
An die ausländischen Post- verwaltungen sind an Taxen vergütet worden und unter diesen Einnahmen begriffen	" 113,487. 12	" 126,183. 90

Ertrag für die Schweiz. Post- verwaltung . . . . .	Fr. 1,770,183. 60	Fr. 1,626,652. 74
Voranschlag . . . . .	" 1,500,000. —	

Der Bestand des Postverkehrs an Fahrpoststücken im Jahr 1857 ist im Näheren aus der Beilage Nr. 6 zu ersehen, deren Ergebnis aufweist:

	Zahl der Stücke.
Im Innern der Schweiz . . . . .	3,505,591
Vom Auslande nach der Schweiz . . . . .	187,365
Von der Schweiz nach dem Auslande . . . . .	201,087
Vom Transit durch die Schweiz . . . . .	10,392
Gesammtzahl im Jahr 1857:	3,914,535
" " " 1856:	3,701,013

Zunahme . . . . . 213,522

Diese Zunahme ist schwächer um . . . . . 104,441  
als diejenige von 1855 auf 1856.

## d. Ertrag der Zeitungen.

Jahrgang.	Von inländischen Zeitungen.		Von ausländischen Zeitungen. Transport- und Abonne- mentstage.
	Transporttage.	Abonnementstage.	
1851	Fr. 70,713. —	Fr. 9,601. —	Fr. 13,132. —
1852	" 73,444. —	" 6,826. —	" 12,222. —
1853	" 76,498. —	" 10,996. —	" 13,475. —
1854	" 75,670. —	" 10,575. —	" 26,310. —
1855	" 82,684. —	" 10,840. —	" 28,310. —
1856	" 92,881. 05	" 10,800. —	" 30,895. 68
1857	" 104,428. 15	" 13,071. 55	" 25,631. 05
Im Ganzen für 1857 . . . . .			Fr. 143,130. 75
Voranschlag . . . . .			" 134,000. —

Zahl der transportirten Blätter.

(Beilage Nr. 7.)

	Taxpflichtige		Taxfreie		Total.
	schweizerische Blätter.	ausländische	eidgenössische	kantonale Blätter.	
1857	13,459,416	1,583,298	92,050	910,660	16,045,424
1856	12,653,075	1,553,628	85,476	1,175,611	15,467,790

Postsendungen in der Schweiz an Zeitungen und Journalen im Jahr 1857.

Postkreise.	Verpflichtige Schweizerische Zeitungen und Journale.										Verpflichtige ausländische Zeitungen und Journale.								Amtliche portofrei transportirte Blätter.	
	Erscheinend monatlich Mal		Erscheinend wöchentlich Mal							Total der Blätter.	Deutsche und über Deutschland transitirte.	Französische.	Belgische.	Englische.	Spanische.	Anderer über Frankreich transitirte.	Sardinische.	Total der ausländischen Blätter.	Eidgenössische	Kantonale.
	1	2	1	2	3	4	5	6	7	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	Nr	
Genf . . . . .	4	—	4	1	2	—	—	4	—	676,700	—	198,012	49,932	13,030	365	4,070	40,515	305,924	—	5,000
Lausanne . . . . .	5	6	5	5	4	—	—	2	—	2,004,528	—	93,348	—	16,404	—	2,326	1,632	113,710	—	219,570
Bern . . . . .	3	5	10	8	3	—	—	1	4	3,502,360	—	15,366	—	3,285	—	1,204	—	19,855	92,050	124,800
Neuenburg . . . . .	4	—	4	3	8	—	—	—	1	849,405	—	136,583	32,631	1,934	—	1,934	—	173,082	—	63,284
Basel . . . . .	5	1	6	5	2	—	—	4	—	1,047,431	197,777	218,325	31,280	20,495	748	14,764	—	483,389	—	30,801
Ararau . . . . .	2	1	8	3	—	1	—	3	1	665,220	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26,606
Luzern . . . . .	1	1	3	3	1	—	—	1	1	667,278	26	—	—	—	—	—	—	26	—	145,132
Zürich . . . . .	8	1	24	7	3	—	—	5	6	2,220,912	233,949	53,509	7,920	4,398	—	5,311	—	305,087	—	203,903
St. Gallen . . . . .	—	—	13	5	—	—	—	4	—	1,159,786	130,076	—	—	—	—	—	—	130,076	—	11,596
Chur . . . . .	1	1	2	2	—	—	—	4	—	489,342	41,213	—	—	—	—	—	—	41,213	—	40,968
Sollenz . . . . .	—	1	1	—	1	1	—	—	—	176,454	9,986	—	—	—	—	—	—	9,986	—	39,000
	33	17	80	42	24	2	—	28	13	13,459,416	613,027	715,143	121,763	59,546	1,113	29,609	42,147	1,583,298	92,050	910,660

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

Totalanzahl der versandten Blätter (Nummern) verpflichtige . . . . .	15,042,714
" " " " " portofreie . . . . .	1,002,710
Gesamtzahl:	16,045,424
Anzahl der Blätter im Jahr 1856 . . . . .	15,467,790
Vermehrung im Jahr 1857 . . . . .	577,634

Wir entnehmen mit Befriedigung aus dieser Uebersicht die stete Zunahme des Zeitungsverkehrs durch die Post, mit welcher zugleich ein Steigen des Ertrags der Zeitungsstaxen verbunden ist. Ohne Zweifel liegt ein wesentlicher Grund dieser Vermehrung darin, daß viele Zeitungen ohne verhältnißmäßigen Preisausschlag öfter erscheinen. Es werden namentlich von Seite der Zeitungsabonnenten sehr weit gehende Forderungen für Vermehrung der Landboten- und Briefsträgergänge gestellt, denen wir bis jetzt, wegen entstehender unverhältnißmäßiger Ausgaben, nur zum kleinern Theile haben entsprechen können.

e. Ertrag der Transitgebühren von geschlossenen Briefsendungen.

	1857.	1856.
Einnahmen . . . . .	Fr. 11,760. 61	Fr. 15,057. 96
Boranschlag . . . . .	„ 15,000. —	

Der diesseitigen Postkasse sind diese Einnahmen im Jahre 1857 zugeflossen von

Frankreich, Transit Basel-Feldkirch } . . . . .	Fr. 4,028. 41
Basel-Chiasso } . . . . .	
Oesterreich, Transit aus der Lombar die nach Baden, Preußen und der Thurn und Taxischen Postverwaltung . . . . .	„ 3,546. 56
Bayern, Transit von und nach der Lombar die . . . . .	„ 823. 82
Württemberg, „ „ „ „ „ „ „ „ . . . . .	„ 233. 12
Baden, Preußen und Thurn und Taxische Postverwaltung, Transit nach der Lombar die . . . . .	„ 3,128. 70
	<u>Fr. 11,760. 61</u>

Die in unsern frühern Jahresberichten schon bemerkte Umleitung des größten Theiles der französisch-lombardischen und italischen Korrespondenzen über den Mont Genis dauert fort, und wir würden derselben nur durch erhebliche Beschleunigung des Transportes über die Gotthardsstraße entgegen treten können, wozu aber die bereitwillige Mitwirkung der Centralbahn und der Dampfbootverwaltung auf dem Vierwaldstättersee nothwendig wäre.

f. Gebühren von Empfangsbescheinigungen.

	1857.	1856.
Ertrag . . . . .	Fr. 42,987. 40	Fr. 40,007. 15
Boranschlag . . . . .	„ 41,000. —	

Diese Einnahme folgt dem Belange des Fahrpostverkehrs und zeigt daher gegen 1856 ebenfalls eine Vermehrung von Fr. 2,987. 25.

g. Fachgebühren.

	1857.	1856.
Ertrag . . . . .	Fr. 13,700. 50	Fr. 13,940. —
Boranschlag . . . . .	„ 16,000. —	

Der Wortlaut des Taxengesetzes vom 25. August 1851 sichert der Postverwaltung keine Fachgebühr in den Fällen zu, wo über die Portobeträge nicht Rechnung geführt wird. Die Besorgung von Fächern, wenn auch ohne Porto-Rechnungsführung, bildet immerhin für die Postverwaltung eine sehr erhebliche Diensterschwerung und nimmt zu andern Diensten nützlich zu verwendende Zeit und Bürcauräumlichkeiten weg. Bei nunmehr sehr verbessertem Briefträgerdienste dürfte diese Art von Fächern ganz wegfallen oder aber billigerweise die Bestimmung Platz greifen, daß für die „Fachsirung“ der Briefe, auch ohne Portokreditirung, eine, wenn auch kleine Entschädigung an die Postkasse von dem Fachhalter zu entrichten sei. Wir werden nächstens, bei Revision des Taxengesetzes, auf diesen Gegenstand zurückkommen.

#### h. Vergütungen anderer Verwaltungen für dießseitige Expeditionslösungen.

	1857.	1856.
Ertrag . . . . .	Fr. 27,082. 30	Fr. 18,900. 22
Budget . . . . .	„ 8,000. —	

Außer der allgemeinen Zunahme des Postverkehrs, welche auf Erhöhung dieser, meistens in Provisionen bestehenden Einnahmen erheblich eingewirkt hat, ist die bedeutende Ueberschreitung des Budget der bei Aufstellung des letztern noch nicht bestandenen Erhebung einer Vergütung von 5 % (Fr. 10,743. 24) auf den Reisetaxen beizumessen, welche die Postverwaltung für Rechnung der Eisenbahnen bezogen hat. Bei fortschreitender Ergänzung des Eisenbahnnetzes wird dieser Provisionsbezug aufhören. Diese Einnahme kann jedoch nicht als reiner Ertrag angesehen werden, da die Ertheilung von Bahnreisepätzen der Postverwaltung zugleich vielfache Verwendungen durch Anstellung von Beamten und Bediensteten und Vergütungsleistungen wegen verlornen und beschädigter Reiseeffekten und Unterhaltung von Omnibusdiensten, die nicht überall den entsprechenden Gewinn abgeworfen haben, nothwendig gemacht hat.

#### i. Konzessionsgebühren.

	1857.	1856.
Ertrag . . . . .	Fr. 18,340. 55	Fr. 17,805. 84
Budget . . . . .	„ 25,000. —	

Diesen Ertrag haben geliefert:

Inländische Privatombusunternehmen . . . . .	Fr. 6,807. 55
Dampfschiffunternehmen . . . . .	„ 1,547. 50
Ausländische Transportunternehmen . . . . .	„ 9,985. 50
103 Konzessionäre . . . . .	Fr. 18,340. 55

Mit dem Ausbau der Hauptlinien der Eisenbahnen wird diese Einnahmerubrik weiter an Bedeutung verlieren, da auf den kleinern, weniger

einträglichen Seitenlinien nur geringe Konzessionsgebühren erhoben worden sind. (S. Beilage Nr. 8.)

Der Fahrverkehr zwischen den Stationen und dem Innern der betreffenden Ortschaften wird durch Privatfahrwerke in einer Weise vermittelt, welche kaum erlaubt, diese Unternehmungen, als dem Postregal unterstehend, zu betrachten.

#### k. Verschiedenes.

	1857.	1856.
Ertrag . . . . .	Fr. 49,034. 28	Fr. 30,264. 30
Budget . . . . .	" 19,000. —	

Die Einnahmen umfassen:

a. Erlös von verkauftem Fuhrwerkmaterial		Fr. 15,276. 93
b. Ertrag vermieteter Wohnungen u. welche beide Einnahmebeträge eigentlich auf den Ausgabrubriken für Anschaffung von Postmaterial und für Gebäudemiethe in Abzug zu bringen wären.		" 15,319. 64
Im Weiteren:		
c. Ordnungsstrafen bei Postbeamten und Bediensteten . . . . .	Fr.	2,293. 30
Ordnungsstrafen bei Postpferdhaltern und Postillonon . . . . .	"	1,341. —
d. Im Administrativverfahren gegen Privaten verhängte Geldstrafen (wegen Benutzung schon früher gebrauchter Frankomarken u. s. w.) . . . . .	"	255. 07
e. Vergütung für den Gebrauch von Postfuhrwerken . . . . .	"	4,165. 26
f. Erlös aus Verkauf unbestellbarer Fahrpoststücke . . . . .	"	1,621. 32
g. Berichtigung von Rechnungen der Postbüreaux durch Revisoren . . . . .	"	4,025. 13
h. Vermischte zufällige Einnahmen (Depeschen-Transportvergütung zwischen Jougne - Pontarlier, Verkauf von Postkurskarten, Rückvergütung von Entschädigungen u. s. w.) . . . . .	"	4,736. 63
		<u>" 18,437. 71</u>
		Fr. 49,034. 28

## Ertrag der Konzessionsgebühren im Jahr 1857.

Postkreise.	Fremde Messagerien.		Dampfschiffe.		Omnibus.		Total.				Anzahl der Konzessionäre.	
	1857.	1856.	1857.	1856.	1857.	1856.	1857.	1856.	1857.	1856.	1857.	1856.
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.		
Genf . . . . .	9,985	50	400	—	544	90	10,930	40	9,410	65	—	29
Lausanne . . . . .	—	—	—	—	3,360	55	3,360	55	3,761	05	—	18
Bern . . . . .	—	—	—	—	632	30	632	30	917	75	—	6
Neuenburg . . . . .	—	—	127	50	109	80	237	30	274	67	—	4
Basel . . . . .	—	—	150	—	142	80	292	80	346	25	—	5
Ararau . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luzern . . . . .	—	—	200	—	57	50	257	50	291	70	—	5
Zürich . . . . .	—	—	570	—	1,351	70	1,921	70	1,694	60	—	13
St. Gallen . . . . .	—	—	—	—	473	25	473	25	769	—	—	17
Chur . . . . .	—	—	—	—	42	95	42	95	—	—	—	—
Vellenz . . . . .	—	—	100	—	91	80	191	80	340	17	—	6
Ertrag im Jahr 1857:	9,985	50	1,547	50	6,807	55	18,340	55	17,805	84	—	103
"    "    "    1856:	8,370	60	1,543	22	7,892	02	17,805	84	—	—	—	—

## 5. Ausgaben.

### a. Gehalte und Vergütungen.

	1857.	1856.
Ausgaben . . . . .	Fr. 1,534,602. 03	Fr. 1,417,613. 31
Budget . . . . .	" 1,539,000. —	
und zwar:		
Generalpostdirektion . . . . .	" 47,030. 67	
Kreispostdirektionen . . . . .	" 103,176. 11	
Postbüreaux . . . . .	" 619,660. 39	
Ablagen, Briefträger etc. . . . .	" 519,610. 58	
Kondukteure . . . . .	" 245,121. 28	
	<u>Fr. 1,534,602. 03</u>	

Hierunter sind für provisorische Aushilfe, wegen Abwesenheit im Militärdienst, Krankheit u. s. w. begriffen: Beamte und Bedienstete (ohne

die Kondukteure . . . . .	" 40,701. 91	" 56,461. 86
Kondukteure . . . . .	" 32,639. 68	" 26,970. 45
	<u>Fr. 73,341. 59</u>	<u>Fr. 83,132. 31</u>

Ueber den Bestand der Besoldungen und deren Verhältniß zu den Einnahmen sind wir bereits in dem allgemeinen Theile unsers Berichtes einflüßlich eingetreten.

### b. Kommissäre und Reisekosten.

	1857.	1856.
Ausgaben . . . . .	Fr. 12,664. 35	Fr. 13,798. 12
Voranschlag . . . . .	" 15,000. —	
Verwendung:		
Für Inspektions- und andere Dienstreisen der Kreispostdirektionsbeamten	Fr. 1,220. 15	
Reisen der Traininspektoren . . . . .	" 2,820. 40	
Reisen der Beamten der Generalpostdirektion . . . . .	" 8,623. 80	
	<u>Fr. 12,664. 35</u>	

Nur der Mangel an verfügbarer Zeit der Beamten der Generalpostdirektion und der Kreispostdirektionen verhindert uns, von diesem Ausgabencredit für Dienstreisen den vollen Gebrauch zu machen, der im Interesse der Postverwaltung gelegen wäre.

## c. Büroaufkosten.

	1857.	1856.
Ausgaben . . . . .	Fr. 204,688. 09	Fr. 185,507. 75
Voranschlag . . . . .	" 190,000. —	

Gleich den Befoldungen ist mit der Erweiterung des Postdienstes auch die stete Zunahme der Büroaufkosten verbunden. Die häufigen Abänderungen in den Kursen, die vermehrte Ertheilung von Passagierplätzen an Post- und Eisenbahnreisende, die Vermehrung der Paketschlüsse u. s. w. verursachen eine erhebliche Mehrausgabe für Fahrtabellen, Stundenpässe, Ladkarten, demnach an Druck- und Buchbinderkosten, wozu noch die Ausgabe für eine neue und verbesserte schweizerische Postkarte gekommen ist. Die Druckerarbeiten sind der Konkurrenz ausgesetzt, werden indessen je nach Beschaffenheit für den Bedarf der ganzen Postverwaltung bei der Centralstelle, theils in den einzelnen Kreisen besorgt. Die Erhöhung der Büroaufkosten gegen frühere Jahre ist in erheblichem Maße nur bei den Drucksachen und Buchbinderarbeiten eingetreten. Die höhern Beheizungsauslagen sind eine Folge der gestiegenen Preise des Materials, und daß in größeren Büreaux die Leistung auf Rechnung der Postverwaltung übernommen werden mußte.

Büroaufkosten.	1857.	1856.
Formulare und Druckkosten . . . . .	Fr. 106,109. 74	Fr. 93,621. 40
Büreaumaterialien . . . . .	" 10,826. 22	" 9,813. 58
Stiegellak . . . . .	" 3,497. —	" 3,361. 70
Buchbinderarbeiten . . . . .	" 19,109. 55	" 15,962. 68
Beleuchtung . . . . .	" 43,094. 40	" 43,026. 75
Beheizung . . . . .	" 12,036. 38	" 10,295. 12
Verschiedenes . . . . .	" 10,014. 80	" 9,426. 52
	Fr. 204,688. 09	Fr. 185,507. 75

## d. Dienstkleidung.

Die Ausgaben für Dienstkleidung betragen:

Im Jahr 1857 . . . . .	Fr. 84,524. 62
Budget pro 1857 . . . . .	" 85,000. —
Im Jahr 1856 . . . . .	" 79,944. 73
Also Minderausgabe gegenüber dem Budget . . . . .	" 475. 38
Mehrausgabe gegenüber der Rechnung von 1856 . . . . .	" 4,579. 89
Der eigentliche Stand der Ausgaben im Berichtsjahr ist . . . . .	" 93,764. 51
und wurden in folgender Weise verwendet:	
1) Für Lächer und Leder . . . . .	Fr. 67,252. 39
2) " Ausrüstungsgegenstände . . . . .	" 6,771. 50
3) " Macherlöhne . . . . .	" 19,069. 05
4) " Verschiedenes . . . . .	" 671. 57
	" 93,764. 51

Dagegen ab: Erlös von verkauften Kondukteur- und Postillonsbeinkleidern und Posthörnern . . . . .

	" 9,239. 89
Wie oben:	Fr. 84,524. 62

Die Mehrausgabe von Fr. 4,579. 89 gegenüber dem Jahr 1856 wurde nicht sowol durch Mehrbedarf an Luchern, als vielmehr durch das Steigen der Luchpreise verursacht.

Es wurde nämlich bezahlt im Jahr	1856.	1857.
für die 2te Qualität, per Elle . . .	Fr. 5. 50	Fr. 6. 25
" " 3te " " " . . .	" 5. —	" 5. 35
" " 4te " " " . . .	" 5. —	" 5. 15

e. Gebäulichkeiten.

	1857.	1856.
Ausgaben . . . . .	Fr. 114,917. 98	Fr. 99,197. 08
Boranschlag . . . . .	" 104,000. —	

Die Ueberschreitung des Budget liegt hauptsächlich in der beiläufig Fr. 12,308. 92 betragenden außergewöhnlichen Ausgaben für Erweiterung und bessere innere Einrichtung der Hauptpostbüreaux in Genf, Lausanne und Luzern, wo diese Verwendungen dringlich geworden sind.

Auch ist hier die vermehrte Miethung von Postlokalen auf Bahnstationen zu erwähnen.

Im Weitern bleibt das allgemeine Steigen der Miethen nicht ohne Einfluß auf die Postverwaltung, an welche bei Auslauf eines Miethvertrages gewöhnlich eine Mehrforderung gerichtet wird, der sie sich wegen mangelnder Auswahl geeigneter Postlokale meist nicht entziehen kann. In dieser Rubrik ist für die Zukunft noch weiteres Steigen der Ausgaben zu gewärtigen.

In Chur ist durch neu abgeschlossene Miethverträge der Postverwaltung nunmehr ein entsprechendes Postlokal gesichert und für Erstellung, auf Rechnung des Bundes, von Postgebäuden in Bern und St. Gallen, wo bisher in dieser Beziehung die größten Schwierigkeiten walteten, ist durch Ankauf sehr gut gelegener Bauplätze nunmehr Einleitung getroffen. Der Bundesversammlung werden dießfalls die Bauplätze und nähern Berechnungen vorgelegt.

f. Postmaterial.

Rechnung von 1857 . . . . .	Fr. 468,222. 71
Budget pro 1857 . . . . .	435,000. —
Rechnung von 1856 . . . . .	" 461,768. 20
Mehrausgabe gegenüber 1856 . . . . .	" 6,454. 51
" " dem Budget . . . . .	" 33,222. 71

Nach Rubriken geschah die Verwendung in den Jahren

	1856.	1857.
I. Neue Anschaffungen.		
a. Wägen und Schlitten . . . . .	Fr. 183,043. 43	Fr. 176,397. 35
b. Fuhrwesenmaterial . . . . .	" 45,753. 80	" 50,771. 25
c. Büreaugeräthschaften . . . . .	" 20,665. 79	" 25,762. 66

Uebertrag: Fr. 249,463. 02 Fr. 252,931. 26

	1856.	1857.
Uebertrag:	Fr. 249,463. 02	Fr. 252,931. 26
II. Reparaturen.		
a. Wägen und Schlitten . . . . .	" 184,422. 59	" 191,493. 84
b. Büreaugeräthschaften . . . . .	" 10,101. 03	" 12,030. 93
III. Zins des Postmaterials . . . . .	" 17,781. 56	" 11,766. 68
	Fr. 461,768. 20	Fr. 468,222. 71

Die Ausgaben für Fuhrwesenmaterial während des Rechnungsjahres 1857 gegenüber dem Budget wurden wesentlich vermehrt durch die im Laufe des Sommers auf beinahe allen Postrouten eingetretene außerordentlich große Reisendenfrequenz, welche im Vergleich zu derjenigen des vorigen Jahres einen Zuwachs von 109,096 Personen ergibt, die im Rayon des schweizerischen Postgebiets, wenn auch auf kürzern Strecken, befördert wurden. Die hiedurch nöthig gewordene Mehrverwendung von Fuhrwerken veranlaßte auch folgerichtig einen ungleich größern Kostenaufwand an Reparaturen.

Ferner kommen in Betracht die Anschaffungskosten eines Theils neuer gedekter Bergschlitten, welche noch im Berichtsjahre auf denjenigen Alpenpässen, auf denen solche bisher noch nie im Gebrauch standen, in Verwendung gekommen sind, so wie auch die Reparaturkosten an den noch vorhandenen ältern Gepäc- und Personenschlitten, deren Spurweite auf das vorgeschriebene Maß abgeändert werden mußte.

Die unter Rubrik "Büreaugeräthschaften" verrechneten Ausgaben, welche ebenfalls den Budgetansatz übersteigen, wurden veranlaßt durch die in den Postkreisen Genf und Luzern nöthig gewordenen baulichen Einrichtungen der dortigen Büreaux und die damit verbundenen Anschaffungen an neuem Mobiliar etc.

#### g. Transportkosten.

Die Rechnung über Transportkosten beläuft sich

im Jahr 1857 auf . . . . .	Fr. 4,294,703. 11
Budget pro 1857 . . . . .	" 4,300,000. —
Rechnung des Jahres 1856 . . . . .	" 4,454,310. 65
Somit weniger als das Budget . . . . .	" 5,296. 89
und weniger als im Jahr 1856 . . . . .	" 159,607. 54

Diese Kostenverminderung findet ihren Grund darin, daß im Laufe des Jahres 1857 mehrere Hauptpostkurse, wie Bern-Solothurn-Basel, Tag- und Nachtkurse, Bern-Brugg, resp. Zürich Tagwagen, Bern-Aarau, per Burgdorf Tagwagen, Bern-Olten, Nachtwagen, Neuenburg-Zürich, Tag- und Nachtwagen, die Strecke Salins-Dôle (zwei Kurse), Winterthur-Schaffhausen (drei Kurse), sammt einer Anzahl Kurse untergeordneten Ranges, ganz oder theilweise, in Folge Eröffnung des Eisenbahnbetriebs, auf jenen Routen aufgehoben oder in der Bespannung reduziert wurden. Dagegen entstand zwar eine Anzahl neuer Dienste,

und mehrere andere ältern Bestandes mußten entweder ausgedehnt, oder sonst in Bezug auf Richtung, Bespannung und Fahrzeit verändert und vervollkommenet werden. Da aber von neu errichteten Kursen nur zwei Kurse, nämlich Flüelen-Camerlata und Bern-Thun, vierter Kurs, von Bedeutung sind, und auch diese nur während drei Sommermonaten kursirten, so behielt die Kostenverminderung gegenüber den Kosten für neue Kurseinrichtungen in der Hauptausgabenrubrik „fixe Kurszahlungen“ nicht nur ein entschiedenes Uebergewicht, sondern sie mußte folgerichtig auch in den meisten untergeordneten Ausgabentiteln der „Irregulären Transportkosten“ zum Vorschein treten. Wenn wir daher in der Folge in den Fall kommen, die unter den Rechnungsrubriken „Beiwagenkosten,“ „Vergütungen für abgetretene Kondukteurplätze,“ „Postillonstrinkgelder,“ Gebühren an das Ausland“ und „Wagenbeleuchtung“ entstandene Kostenverminderung zu begründen, so können wir uns einfach darauf beschränken, auf die Eingangs erwähnten Ursachen hinzuweisen.

Die Postpferdhalterei in Biel wurde auch im Berichtsjahre vom 1. Januar bis Ende Mai auf Rechnung der Postverwaltung fortgeführt. Der Umstand, daß auf diesen letztern Zeitpunkt hin die Eisenbahn bis nach Biel ausgedehnt wurde, hatte eine bedeutende Beschränkung dieser Postpferdhalterei zur Folge, indem mit jenem Tage nicht nur die Postführungen auf der Station Biel-Grenchen gänzlich eingiengen, sondern auch ein Kurs zwischen Biel und Neuenburg aufgehoben wurde; und es konnte daher, da für die Ueberwachung dieser Unternehmung ein Beamter besonders besoldet werden mußte, nicht mehr im gleichen Maße ein Interesse der Postverwaltung liegen, dasselbe länger auf eigene Rechnung besorgen zu lassen.

Bei diesen veränderten Umständen haben wir uns veranlaßt gesehen, um so eher zur Liquidation der fraglichen Postpferdhalterei zu schreiten, und die noch übrigen Stationen, wo eine Postführung fortbesteht, zur öffentlichen Bewerbung auszukünden, als in letzter Zeit mehrere Pferdebesitzer, deren Transportleistungen durch die Ausdehnung der Eisenbahnen aufgehört hatten, zur Uebernahme derselben Lust zeigten, und es überhaupt niemals in der Absicht der Postverwaltung lag, dieses Gewerbe auf längere Zeit dem Privatbetrieb zu entziehen.

Nach beendigtem Abschluß der Rechnung über dieses Unternehmen hat es sich ergeben, daß durch die bezogenen Kursentschädigungen nicht nur die mit der Postpferdhalterei verbundenen Unkosten bestritten, und auch das für den Ankauf der Pferde und Geschirre zc. seiner Zeit von der eidgenössischen Staatskasse erhobene Kapital von Fr. 40,000 gänzlich zurückbezahlt werden konnte, sondern noch ein Nettogewinn von Franken 17,604. 40, nach Abzug des an die eidgenössische Staatskasse bezahlten Kapitalzinses, im Betrag von Fr. 3,528. 07, während der Dauer der Unternehmung, d. h. vom 1. April 1855 bis zum 1. Juni 1857 erzielt wurde. Im Fernern ist der Postverwaltung ein erheblicher Vortheil noch

dadurch erwachsen, daß die mit dem 1. Juni abhin noch übrig gebliebenen Stationen um Fr. 5,400 jährlich unter den billigsten Forderungen, die im Jahr 1855 gestellt wurden, vergeben werden konnten. Durch den Abschluß der hierauf bezüglichen Verträge auf die Dauer von drei Jahren würde somit der Postverwaltung ein Gewinn von Fr. 16,200 zugesichert.

Nach den Unterrubriken scheiden sich die Transportkosten aus in :

1. Fixe, auf Verträgen beruhende Kurszahlungen.	
Rechnung des Jahres 1857 . . . . .	Fr. 3,084,581. 40
" " " 1856 . . . . .	" 3,242,191. 82
<hr/>	
Kostenverminderung im Jahr 1857 . . . . .	Fr. 157,610. 42

worüber nachstehender Ausweis die nähern Aufschlüsse gibt.

A. Bewegung im Laufe des Jahres 1857.

1. Aufgehobene Postkurse im Betrage von . . .	Fr. 252,835. 84
2. Abgekürzte oder theilweise aufgehobene Postkurse . . .	" 20,536. 81
3. Reduzirte, meistens passive Postkurse . . .	" 17,452. 03
4. Ermäßigte Kurszahlungen, in Folge neuer Ver- tragsabschlüsse bei unveränderten Leistungen von Seite der Unternehmer . . . . .	" 5,686. 70
<hr/>	
	Fr. 296,511. 38

Die Kosten für neue Kurseinrichtungen gestalten sich dagegen wie folgt :

1. Für neu errichtete, meistens kleinere Lokal- und Verbindungskurse . . . . .	Fr. 56,154. 30
2. Für sechs neu eingeführte Sommerkurse . . . . .	" 47,660. —
3. Für Omnibus- u. Fourgon- dienste zwischen den Post- und Bahnhöfen . . . . .	" 16,459. 85
4. Für ausgedehnte oder sonst vervollkommnete Kurse . . .	" 35,540. 35
5. Erhöhte Kurszahlungen wegen Fahrtenkreuzung, Verwen- dung größerer als in den Ver- trägen vorgesehenen Wagen- klassen und anderweitige Mehr- leistungen . . . . .	" 15,014. 06
6. Erhöhte Kurszahlungen ohne entsprechende Mehrleistung von Seite der Unternehmer, in	

Uebertrag: Fr. 170,828. 56

Uebertrag: Fr. 170,828. 56

Folge von Verträgen, welche  
im Laufe des Jahres 1857  
abgeschlossen worden . . . " 49,558. 87

7. Mehrausgaben an Futterzu-  
lagen im Vergleich zum Jahr  
1856 . . . . . " 1,100. 50

Fr. 221,487. 93:

Es ergibt sich somit aus der ganzen Umgestaltung  
des Kurswesens im Jahr 1857 eine Kostenverminde-  
rung von . . . . . " 75,023. 45:

B. Ausweis über die Rückwirkung der vorjährigen  
Kursveränderungen auf die dießjährigen Transportkosten,  
resp. über Mehr- und Minderbelastung der Rech-  
nung des Jahres 1857 durch die Rechnung des Jahres  
1856.

1. Minderbelastung Fr. Rp.  
durch Postkurse, welche  
im Laufe des Jahres  
1856 ganz oder theil-  
weise aufgehoben und im  
Jahr 1857 nicht wie-  
der oder auf kürzere  
Dauer eingeführt wur-  
den . . . . . 238,664. 14'

2. Minderbelastung  
durch die im Laufe des  
Jahres 1856 bei passiv-  
en Postkursen verfüg-  
ten Reduktionen in der  
Bespannung . . . . 20,644. 25

3. Minderbelastung  
durch die im Jahr 1856  
erzielten und auf 1857  
übergegangenen ermäßig-  
ten Kurszahlungen ohne  
entsprechende Minder-  
leistung von Seite der  
Unternehmer . . . . 23,309. 98 Fr. Rp.  
Total Minderbelastung 282,618. 37

Dagegen ab:

1. Mehrbelastung durch  
Kurse, die im Jahr 1856

Fr. Rp. Fr. Rp.

neu eingeführt worden waren u. im Jahr 1857 entweder während des ganzen Jahres oder überhaupt während län- gerer Dauer verrechnet werden . . . . .	150,113. 94	
2. Mehrbelastung durch die im Laufe des Jahres 1856 erhöhten u. auf's ganze Jahr 1857 oder überhaupt auf längere Dauer rückwirkenden Rurszahlungen (gegen entsprechende Mehrlei- stung der Unternehmer)	26,498. 48	
3. Mehrbelastung durch die im Laufe des Jahres 1856 erhöhten u. auf's ganze Jahr 1857 oder überhaupt auf längere Dauer rückwirkenden Rurszahlungen (ohne entsprechende Mehrlei- stung der Unternehmer)	23,418. 98	
Total Mehrbelastung	<u>200,031. 40</u>	
Folglich behält die Minderbelastung ein Uebergewicht von . . . . .		Fr. 82,586. 97
Ergebnis der im Vergleich zu den vorjährigen freien Transportkosten im Jahr 1857 eingetretenen Kostenverminderung . . . . .		Fr. 157,610. 42

## II. Außerordentliche und Beiwagenkosten.

## 1. Beiwagenführung.

Die Rechnung für Beiwagenlieferung beträgt im Jahr 1857 . . . . .	Fr. 575,736. 30
im Jahr 1856 . . . . .	„ 581,003. 54
Minderausgabe im Jahr 1857 . . . . .	Fr. 5,267. 24
Diese Rechnung zerfällt überdies:	
1. auf vergütete Fuhrwerke an die Unternehmer . . . . .	Fr. 48,937. 56
2. „ gelieferte Pferde . . . . .	„ 484,345. 71
3. „ Postillonstrinkgelber . . . . .	„ 42,453. 03
Wie oben:	Fr. 575,736. 30

Aus dem bedeutenden Rückgang der Kosten für die reguläre Pferde-  
lieferung zu schließen, hätte man füglich eine weit stärkere Kostenvermin-  
derung als die oben unter Rubrik „Beiwagenlieferung“ verzeigte, erwarten  
dürfen. Allein der Reisendenzudrang, besonders während den längere Zeit  
gedauerten Festlichkeiten in der Bundesstadt, auf den noch nicht voll-  
endeten Bahnstrecken Aarau-Brugg und Olten-Läufelfingen, nahm so be-  
deutende Proportionen an, daß die Kosten der Beiwagenlieferung in den  
letzten 6½ bis 7 Monaten des Berichtsjahres die Summe von Fran-  
ken 72,590. 83 erreichen, also nahezu eben so viel, als vor Eröffnung des  
Eisenbahnbetriebs für die Beiwagenführung auf sämtlichen von der Post-  
verwaltung zwischen Bern-Zürich (5 Kurse) Neuenburg-Zürich (2 Kurse)  
unterhaltenen Eilwagendiensten während des ganzen Jahres 1856 auf deren  
ganzer Ausdehnung verausgabt werden mußte.

## 2. Vermehrte Bespannung der Hauptwägen.

Für die Verwendung größerer als in den Verträgen vorgesehener  
Wagenklassen wurden in der Unterrubrik „Vermehrte Bespannung der Haupt-  
wägen“ verrechnet :

Im Jahr 1857 . . . . .	Fr. 59,730. 73
„ „ 1856 . . . . .	„ 38,811. 17

somit eine Mehrausgabe von . . . . . Fr. 20,919. 56

welche ausschließlich den während der Unterbrechung der Dampfschiffahrt  
auf dem Neuenburger- und Bielersee provisorisch erstellten Landpostdiensten  
zwischen Neuenburg und Biel (vier 5spännige Omnibus täglich hin und  
her vom 31. Juli bis 30. September 1857) zur Last fällt.

## 3. Außergewöhnliche Transportkosten.

Die außergewöhnlichen Transportkosten betragen :

Im Jahr 1857 . . . . .	Fr. 75,189. 65
„ „ 1856 . . . . .	„ 61,526. 36

Kostenvermehrung . . . . . Fr. 13,663. 29

veranlaßt durch bezahlte

- 1) Wartgelder, resp. für Bereithalten außerordentlich gemietheter Pferde  
während des eidgenössischen Freischießens in Bern.
- 2) Wartgelder an die Postpferdhaltereien in Brugg und Olten wegen  
Uebernahme der Extrapost- und Beiwagenlieferungsverbindlichkeit von  
jenen Stationen ab nach allen Richtungen.
- 3) Gehaltszulagen an die Kondukteure der Route Aarau-Genf.
- 4) Entschädigung für zwei bei dem Postwagensturz bei Posteur verun-  
glückte Pferde.

## 4. Vergütungen für abgetretene Kondukteurplätze.

Die Rechnung über Vergütungen für abgetretene Kondukteurplätze  
beträgt :

Im Jahr 1857 . . . . . Fr. 87,668. 88  
 " " 1856 . . . . . " 90,651. 28

Kostenverminderung . . . . . Fr. 2,982. 40

Diese erklärt sich aus den unter Rubrik „Fixe Transportkosten“ be-  
 leuchteten Ursachen, eben so wie die bei den

### 5. Postillonstrinkgeldern

eingetretene Kostenverminderung, nämlich

Rechnung des Jahres 1857 . . . . . Fr. 312,524. —

" " " 1856 . . . . . " 326,343. 90

Fr. 13,819. 90

Nach den Transportverträgen wäre an Postillonstrinkgeldern für  
 die regulären Postkurse zu bezahlen gewesen die Summe von

Fr. 313,927. 55

Davon ab: Einbehaltene Postillonstrinkgelde wegen

versäumter Fahrzeit . . . . . " 1,403. 55

Somit wurden in Wirklichkeit bezahlt . . . . . Fr. 312,524. —

welche Summe gleichförmig in der Generalrechnung erscheint.

Die Versäumnisbußen vertheilen sich

auf die Monate

auf die Postkreise

Januar	1857	Fr. 180. 30	Genf	Fr. 10. 80
Februar	"	" 205. 20	Lausanne	" 152. 50
März	"	" 176. —	Neuenburg	" 430. 10
April	"	" 100. 50	Basel	" 94. —
Mai	"	" 69. 15	Narau	" 117. 55
Juni	"	" 52. 90	Luzern	" 122. 20
Juli	"	" 49. 60	Zürich	" 142. 20
August	"	" 57. 60	St. Gallen	" 58. 30
September	"	" 77. 75	Bern	" 192. 20
Oktober	"	" 161. 95	Chur	" 34. 65
November	"	" 139. 65	Vellenz	" 49. 05
Dezember	"	" 132. 95		
				Fr. 1403. 55

Fr. 1403. 55

Im Jahr 1856 betragen die Versäumnisbußen . . . . . " 1665. 25

Es wurden somit im Jahr 1857 an Postillonstrink-  
 geldern weniger zurückbehalten für einen Betrag von . . . . . " 261. 70

### 6. Schifffahrtskosten.

An die verschiedenen Dampfsbootgesellschaften und Fährbesitzer wurden  
 im Jahr 1857 bezahlt . . . . . Fr. 36,706. 49

Rechnung des Jahres 1856 . . . . . " 42,631. 84

Minderkosten im Jahr 1857 . . . . . Fr. 5,925. 35

Die im Laufe des Jahres 1856 mit den Dampfbootgesellschaften des Zürcher- und Wallenstadtersees erneuerten Verträge hatten zwar im Jahr 1857 in Wirklichkeit eine Kostenverminderung zur Folge

	Fr. Rp. Fr. Rp.
von . . . . .	8,938. 14

Dadurch aber, daß vom 1. November 1856 an, und während der ganzen Dauer des Jahres 1857 bei der Fähre zu Stilli täglich drei Postwägen (früher nur ein dreispänniger zwischen Aarau-Schaffhausen) über die Aare und zurück, und bei Koblenz zwei dreispännige Wägen (früher nur ein dreispänniger zwischen Basel-Schaffhausen) über den Rhein und zurückgeführt werden mußten, wurden von Seite der Kreispostdirektion Aarau mit den Schiffleuten in Stilli und Koblenz mittels Vertrags fixe Aversalsummen abgeschlossen, wodurch die Anwendung des kostspieligen Fährentarifs vermieden werden konnte.

Die Schifffahrtsgelder im Postkreis Aarau erzeigen im Jahr 1857 eine Vermehrung von	2,075. 29
---	-----------

Ferner wurden durch die Wiedereinführung des Chur-Weesener Nachtkurses, resp. für Beförderung desselben über den Wallensee, vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1857 bezahlt . .	920. —
--	--------

Endlich an Mehrauslagen bei den Rheinübergangspunkten Haag und Oberried . . .	<u>17. 50</u>
---	---------------

Zusammen 3,012. 79

Kostenverminderung laut Generalrechnung wie anderseits:	5,925. 35
---	-----------

### 7. Gebühren an das Ausland.

Die Rechnung für Droits de poste, Zölle, direkte und indirekte Abgaben wegen Befahren von fremdem, meist französischem Gebiete beträgt	
im Jahr 1857 . . . . .	Fr. 39,245. 02
" " 1856 . . . . .	<u>" 47,221. 28</u>

Folglich auch hier eine Minderausgabe im Jahr 1857 von . . . . .	Fr. 7,976. 26
--	---------------

herbeigeführt durch die Eröffnung des Eisenbahnbetriebs zwischen Salins-Dôle, 16. Mai 1857, resp. durch die Abkürzung der beiden Kurse } Lausanne } Neuenburg

Dôle bis auf Salins.

## 8. Wagenbeleuchtung und Wagenfett.

Ausgaben für Brennmaterial und Wagenfett		
im Jahr 1857	.	Fr. 23,320. 64
" " 1856	.	23,929. 46
Minderausgabe	.	608. 82

Die Beilage Nr. 9 gibt eine nach den verschiedenen Unterrubriken ausgeschiedene Zusammenstellung der Transportkosten, nebst Angabe der Ausgaben des Jahres 1856.

## 9. Verschiedenes.

	1857.	1856.
Ausgaben	Fr. 41,803. 09	Fr. 15,055. 57
Boranschlag	" 18,000. —	

Wir gehen mit nachfolgenden Bemerkungen auf die einzelnen Abtheilungen dieser Ausgabenrubrik über.

1. In 9 Jahren ihres Bestandes war die Postverwaltung von schweren Unfällen durch Postwagensturz meistens verschont geblieben. Zwei Postwagenstürze haben im Oktober und Dezember 1857 sich ereignet (auf dem Wylerfeld bei Bern und in Holderbank), welche leider gefährliche Verletzungen mehrerer Reisenden und den Tod eines Reisenden zur Folge hatten.

Die Postverwaltung ist ihrer Verpflichtung nachgekommen, sogleich durch die möglichste Hilfeleistung sich zu bethätigen, und den Beschädigten im Weiteren, nach Art. 14 des Bundesgesetzes über das Postregal vom 2. Juni 1849, die Heilungs- und Verpflegungskosten zu vergüten, und hat auch da, wo eine weitere Vergütung nach dem Sinne der angeführten gesetzlichen Bestimmung gegründet erschien, eine solche gewährt. Einem einzigen Reisenden gegenüber, dessen Forderungen über dasjenige hinausgehen, was die Postverwaltung zu leisten haben mag, ist die bezügliche Entschädigungsfrage noch nicht ganz erledigt.

Die über diese Wagenstürze angeordneten polizeilichen Untersuchungen haben ein Verschulden in der Führung der Postwägen, das eine gerichtliche Bestrafung zur Folge haben konnte, nicht herausgestellt; indessen leiten verschiedene Umstände auf die Annahme, daß die Unfälle doch durch größere oder geringere Schuld der Postillone veranlaßt worden sind, und demnach die Postpferdhalter für Vergütung des erlittenen Schadens angehalten werden können. Die bezüglichen Verhandlungen sind noch im Gange. Die bei oberwähnten zwei Fällen beteiligten Postillone haben wir, und zwar denjenigen der Führung in Holderbank wiederholt, vom Postdienste ausgeschlossen.

Wir erwähnen ferner des wegen Schneefalls und Eises im Januar 1857 bei Notriont vorgekommenen Umsturzes eines Postschlittens aus dem Grunde, weil dieser Unfall den Tod eines Reisenden herbeiführte, an dessen Familie gleichfalls eine Vergütung ausgerichtet worden ist, und eines Bei-



wagensturzes im November 1857 bei Chavornay, als Folge dessen von einem Reisenden eine Entschädigungsklage bei dem Bundesgerichte eingereicht worden ist.

Die Ausgaben für Entschädigungen in 10 verschiedenen Fällen an Reisende wegen körperlicher Verletzungen durch Postwagenumsturz belaufen sich im Jahre 1857 auf . . . . . Fr. 17,551. 44.  
worunter die Unfälle vom Wylersfeld und in Holderbank mit Fr. 14,708. 94 begriffen sind.

Bei der außerordentlichen Zahl der Postreisenden auf den verschiedenen Postkursen, die durch mehr als 300 Kurse zu jeder Stunde des Tages und der Nacht und jeder Jahreszeit transportirt werden, erscheint im Ganzen die der Postverwaltungskasse erwachsene Vergütungslast bisher sehr mäßig, indem die bezüglichlichen Ausgaben in den 6 vorangegangenen Jahren lediglich betragen haben :

1851	Fr. 1,125. 81
1852	" 1,294. 85
1853	" 1,709. 63
1854	" 1,717. 65
1855	" 2,351. 30
1856	" 1,187. 51

2. Auch die Ziffer der Entschädigungen, welche die Postverwaltung für verlorne oder beschädigte Poststücke oder Reiseeffekten mit . . . . . zu leisten hatte, erreicht 1857 einen ungewöhnlich hohen Betrag, zu dessen Erklärung wir auf die sehr vermehrte Zahl der Reisenden und der Fahrpoststücke, die im Sommer 1857 auf den nämlichen Routen auf einmal eingetretene außerordentliche Frequenz, und die wegen Unterbrechung der Kursdienste nöthig gewordenen öftern Umladungen von Postwägen auf Eisenbahnen und Dampfsschiffe hinweisen, wonach es nicht befremden darf, daß die Folgen solcher, für den Dienst höchst störender Umstände für die Postverwaltung in stärkerem Maße hervorgetreten sind. Die Verluste von Werthsachen auf den Postbüreaux sind theils den bei der Expedition begangenen Versehen, theils untreuer Behandlung beizumessen. In manchen Fällen konnten weder Indizien gegen eine bestimmte Person, noch irgend welche Anhaltspunkte zu voller Ersatzbehaftung ermittelt werden, so daß ein Theil jener Verluste von der Postkasse zu übernehmen war. In

" 11,547. 79

Uebertrag : Fr. 29,099. 23

Uebertrag:  
 einigen Fällen jedoch lag hinreichender Grund zur Einleitung bei den Gerichten vor, worauf die volle strafrechtliche Verfolgung eingetreten ist.

Wir haben übrigens die Verantwortlichkeit der Postbureaubeamten bei Versähen oder sonstigen Verantwortlichkeitsfällen in ernster Weise in Anspruch genommen und erwähnen, daß denselben in 114 Fällen der volle oder theilweise Ersatz, im Betrage von Fr. 15,208. 56 überbunden worden ist, wozu wir uns im Interesse des Dienstes, wenn auch manchmal mit Bedauern für die betroffenen Beamten, verpflichtet gehalten haben.

Die in den sechs vorangegangenen Jahren der Postverwaltung aufgefallenen Ersatzeleistungen betragen:

1851	Fr. 5,311. 14
1852	" 4,452. 94
1853	" 16,042. 77
1854	" 4,768. 06
1855	" 4,609. 40
1856	" 4,456. 87

3. Verschiedenes . . . . . " 4,325. 78

Diese Abtheilung begreift außer

Fr. 1028. 88 Berichtigung von Rechnungsirrunge,  
 " 1015. — Gerichts- und Prozeßkosten, und  
 " 744. 50 Vergütung an Polizeibedienstete für Wachtienst, kleinere Ausgaben für Mobiliarassuranzprämien, Uhrenregulirung, Einquartirung, Legalisationsgebühren, Expertisen u. s. w.

4. Die Ausgaben für den Ankauf von Frankomarken bei der eidgenössischen Münzverwaltung ist von Fr. 6,950 im Jahr 1856 auf . . . . . " 8,378. 08 für 1857 angestiegen, da der Bedarf an Marken, wie weiter oben nachgewiesen wurde, bedeutend zugenommen hat und seit 1. Oktober 1857 wegen Steigen der Fabrikationskosten der Ankaufspreis von Fr. 1 auf Fr. 1. 20 das Tausend erhöht worden ist.

---

Fr. 41,803. 09

## II. Bauwesen.

### A. Straßenbauten.

#### St. Bernhardsstraße.

In unserm letzten Geschäftsberichte haben wir mitgetheilt, daß der Tunnel durch den Col de Menouve bereits unter sehr günstigen Bedingungen verakkordirt und in Angriff genommen worden, daß dann aber ein Projekt über dessen Lieferlegung in Frage gekommen sei, welches bei unbedeutenden Mehrkosten erhebliche Vortheile darbiete, und dessen Annahme wir bei der sardinischen Regierung lebhaft unterstützten. Im Jahr 1857 hat diese Angelegenheit einen weniger günstigen Verlauf genommen. Vorerst stellten die Unternehmer die Arbeiten ein und forderten, sich auf einen Artikel des Lastenheftes stützend, statt der im Akkorde ausbedungenen Bezahlung von Fr. 10 mit Abzug von 15,52 % Rabatt für den Kubikmeter ausgebrochener Tunnelhöhlung entweder die vollen Kosten dieser Arbeit oder die Entlassung vom Akkorde, und machten in diesem Sinne einen Prozeß anhängig. Der betreffende Artikel schreibt nämlich vor, daß die Bauaufsichtsbehörde über die Arbeiten eine Kontrolle führe, welche den wirklichen Kostenaufwand nachweise, und hat nur statistischen und keinen andern Zweck als, nach dem namentlich bei französischen Staatsbauten üblichen Verfahren, das Verhältniß der Kosten zu der Arbeit kennen zu lernen, um Anhaltspunkte für Berechnung fernerer Bauten zu erhalten.

Diese Kontrolle hat dann auch bereits nachgewiesen, daß die wirklichen Kosten beiläufig das Doppelte der Akkordsumme betragen, und auch anderweitige Erhebungen haben uns gezeigt, daß die Akkordsumme kaum die Hälfte der für solche Arbeiten gewöhnlichen Kosten beträgt. Obwol der Ausgang des Prozesses nicht zweifelhaft sein kann und die Unternehmer auch von der ersten Instanz der sardinischen Gerichte bereits abgewiesen worden sind, so ist doch hiedurch die ganze Angelegenheit in Frage gestellt worden; denn da die Akkordsumme für den Tunnel auf schweizerischem Gebiet Fr. 300,625 beträgt, so droht den Unternehmern ein Verlust von eben diesem Betrage, und es ist vorauszusehen, daß sie beim Verluste des Prozesses vom Akkorde zurück treten, obgleich sie eine Kaution von Fr. 35,000 geleistet haben. Tritt aber dieser Fall ein, so wird sich schwerlich ein anderer Unternehmer finden, der die Arbeit unter den wirklichen voraussichtlichen Kosten von Fr. 600,000 übernimmt. Die vom Bunde und den theilhaftigen Kantonen ausgeworfenen Kredite belaufen sich aber nur auf die Summe von Fr. 525,000.

Wir können für einmal die Tragweite und die Folgen dieser Verhältnisse nicht absehen und müssen den Ausgang des Prozesses gewärtigen. Immerhin halten die Regierungen von Waadt und Wallis, mit deren Abordnungen unser Post- und Baudepartement unterm 29. Juli abhin über die in Frage liegende Angelegenheit konferirte, an Ausführung des Vertrages vom 11. August 1853 fest, wenn auch einstweilen die allfälligen nothwendig werdenden Mittel noch nicht vorhanden sind.

Auf Rechnung des für das Jahr 1857 bewilligten Kredites von:  
 Fr. 60,000. —  
 sind bis zur Einstellung der Arbeiten im Frühjahr . . . „ 4,456. 75  
 verwendet worden, so daß sich ein Ueberschuß von . . . Fr. 55,543. 25  
 ergibt.

Wir haben die bisherigen Baukosten, nämlich die  
 dießjährigen mit . . . . . „ 4,456. 75  
 und die letztjährigen mit . . . . . „ 8,275. —  
 zusammen Fr. 12,731. 75

aus dem Bundesbeitrage bestritten; es sind aber dafür auch die Beiträge  
 von Freiburg und Waadt im Verhältniß von Fr. 25,000 von ersterem  
 und im Verhältniß von Fr. 200,000 von letzterem in Anspruch zu nehmen.

Eine entschiedenerer Wendung nahm die Frage der Tieferlegung des  
 Tunnels. Die Mehrkosten derselben ergaben nach der Berechnung des  
 hiesseitigen Experten, welcher die Preise des bestehenden Akkordes zur  
 Grundlage nahm, weil die Unternehmer eine schriftliche Erklärung abge-  
 geben hatten, daß sie die Ausführung des tiefer gelegten Tunnels zu den  
 Einheitspreisen ihres Akkordes für das erste Projekt übernehmen wollen,  
 für das schweizerische Gebiet nur Fr. 50,206.

Nach der Berechnung der sardinischen Ingenieure, und da sich nun  
 zeigt, daß die wirklichen Kosten der Fellsensprengung um etwa die Hälfte  
 höher zu stehen kommen, würden sich die Gesamtkosten für das schwei-  
 zerische Gebiet auf etwa Fr. 970,000 belaufen.

Wir sind daher, in Uebereinstimmung mit den beteiligten Regierun-  
 gen, welche bei der obgenannten Konferenz dießfalls ihre Erklärungen ab-  
 gaben, von der Tieferlegung gänzlich abgegangen.

#### Brünigstraße.

Derjenige Beschluß, welchen wir unterm 17. Dezember 1856 in  
 Bezug auf Repartition des Bundesbeitrages faßten, hat die Zustimmung  
 der sämtlichen beteiligten Kantone erhalten, mit der Modifikation jedoch,  
 daß die Vollendung des Baues auf den 1. November 1862 angesetzt wurde,  
 Bern auf seinen Antheil von Fr. 30,000 verzichtete, und derselbe dem  
 Stande Obwalden zugeschieden wurde, wogegen letzterer mit Unte-  
 rwalden sich abfand. Bern fügte der Verzichtleistung vorerst die Betin-  
 gung an, daß es freie Hand behalte, bezüglich der Anlage und der Zeit  
 des Baues. In Folge der Unterhandlungen gieng dasselbe jedoch die Ver-  
 pflichtung ein, die Straße auf seinem Gebiete gleichzeitig mit derjenigen  
 von Obwalden zu vollenden, und die Frage der Straßenbreite einer  
 Expertise zu unterstellen. Diese fand dann auch statt, und die beidseitig  
 berufenen Ingenieure sprachen übereinstimmend die verschiedene Ansicht aus,  
 daß für diese Straße eine reine Fahrbahnbreite von 18' durchaus erfor-  
 derlich sei.

Von Bern und Luzern stehen die definitiven Pläne noch aus; hingegen sind dieselben für das ganze Gebiet Unterwaldens erstellt und bereits von uns genehmigt worden.

In Obwalden wurde auch die Korrektio n einiger Strecken der alten Straße in Angriff genommen, und die Arbeiten der neuen Straße in Nidwalden haben zwischen Gstaad bei Alpnach und Herzgiswyl schon im Frühjahr begonnen und sind seither lebhaft betrieben worden, so daß wir auf Rechnung des für das Jahr 1857 bewilligten Kredites von Fr. 80,000 bereits Fr. 50,000 verabfolgen konnten.

### Oberaufsicht der Straßen.

Wie in frühern Jahren, so ist auch im Laufe des verflossenen Jahres der Art. 35 der Bundesverfassung nur in der Weise angewendet worden, daß in Fällen von Reklamationen eingeschritten wurde. Solche Reklamationen sind bis anhin beinahe ausschließlich nur durch den Postverkehr veranlaßt worden. Die dießfälligen Beschwerden haben von Seite der Kantone jeweilen bereitwillige Abhilfe gefunden.

## B. Gewässerkorrek tionen.

### Eintheilung.

Es gereicht uns zur Befriedigung, berichten zu können, daß nun die Eintheilung im Laufe des Jahres 1857, in so weit es deren gegenwärtige Organisation erlaubt, in formeller Beziehung in allen Theilen geordnet worden ist.

Die Pläne über den Eintheilungskörper mit Dotationsboden, über die Eintheilungsgenossenschaften und über den Strandboden sind nun vollständig vorhanden, nach neuen Erhebungen angefertigt und auf das eidgenössische Maß reduziert.

Eben so sind endlich die Inventarien aufgenommen und bereinigt worden, und zwar:

- 1) das Planregister;
- 2) „ Verzeichniß der Akten und Bücher;
- 3) „ Inventar der Mobilien und Geräthschaften, auf Ende 1857 einen Bestand von Fr. 3,285. 89 verzeigend;
- 4) „ Eigenschaftsinventar.

Letzteres zerfällt in zwei Hauptabtheilungen, von denen die erste den unveräußerlichen Eintheilungsboden, nämlich den Eintheilungskörper oder die Dämme mit den Hintergräben, und die zweite den veräußerlichen Eintheilungsboden, und zwar:

- a. den Dotationsboden (alte Eintheilungsbette) und Mietzabschnitte;
  - b. den Strandboden
- umfaßt.

Die erste Abtheilung des Liegenschafts-Inventars verzeigt den Flächeninhalt der Linthdämme mit 269,985 Quadratklastern, es und werfen diese einen ungefähren Jahresnutzen ab von . . . . Fr. 6,844. 85

Der Dotationsboden und die Abschnitte halten 370,960 Quadratklaster und repräsentiren einen beläufigen Kapitalwerth von . . . . . " 111,321. 67  
und einen jährlichen Ertrag von . . . . . " 3,732. 50

Der Strandboden hält 218,745 Quadratklaster und repräsentirt einen approximativen Kapitalwerth von und einen Jahresnutzen von . . . . . " 46,582. 83  
" 277. 51

Der Rechnungsabluß der Linthverwaltung erzielt auf Ende 1857 einen Vermögensbestand von . . . . . " 258,767. 90  
Derjenige auf Ende 1856 betrug . . . . . " 97,223. 43

somit ergibt sich eine Vermögensvermehrung von Fr. 161,544. 47  
welche durch Zuschlag der Liegenschaftsinventarergebnisse erzielt wurde.

Werden nämlich abgezogen:

Das Inventar des Dotationsbodens Fr. 111,321. 67

" " " Strandbodens " 46,582. 83

Fr. 157,904. 50

so ergibt sich für 1857 ein eigentlicher Vorschlag von Fr. 3,639. 97

Das Vermögen wird ausgewiesen wie folgt:

Mobilien-Inventar . . . . .	Fr.	3,285.	89
Immobilien-Inventar . . . . .	"	157,904.	50
Angelegte Kapitalien . . . . .	"	82,000.	—
Ausstehende Guthaben . . . . .	"	5,048.	04
Verfügbares und Kassasaldo . . . . .	"	10,529.	47

Gleich oben: Fr. 258,767. 90

Die Einnahmen der Linthverwaltung im Jahr 1857 sind folgende:

Pachtzins . . . . .	Fr.	6,158.	19
Kapitalzins . . . . .	"	3,286.	87
Beiträge an den Unterhalt des Escherkanals . . . . .	"	2,316.	84
Beitrag an den Ingenieurgehalt . . . . .	"	875.	82
Zollentschädigung . . . . .	"	15,142.	86
Verschiedenes . . . . .	"	72.	42

Total: Fr. 27,853. —

Die Ausgaben betragen:

Bau- und Unterhaltskosten . . . . .	Fr.	24,178.	30
Verwaltungskosten . . . . .	"	2,881.	62

Total: Fr. 27,059. 92

Die Verwaltungskosten betragen somit  $10\frac{2}{3}\%$  der Baukosten. In dessen ist der Ingenieurgehalt mit Fr. 2,350, entgegen der früheren Berechnungsweise, in den Baukosten enthalten.

Würde er von diesen weg in die Verwaltungskosten getragen, so ergäbe sich folgendes Verhältniß:

Bau- und Unterhaltskosten . . . . .	Fr. 21,828. 30
Verwaltungskosten . . . . .	„ 5,231. 62

Total: Fr. 27,059. 92

Die Verwaltungskosten erreichten sodann  $19\frac{1}{3}\%$  der Baukosten.

In Sachen der Linthverwaltung wurden wir im Weiteren zu einer Spezialverfügung veranlaßt.

Die Hintergräben des Linthkörpers, deren Unterhalt zur einen Hälfte der Linthunternehmung und zur andern Hälfte den anstoßenden Grundstücken zur Last fällt, werden stellenweise von Dotationsboden begränzt.

Laut dem Tagungsbeschuß vom 3. August 1830 ist aber der Dotationsboden in gleicher Weise lastenfrei erklärt worden, wie der Linthboden selbst. Es walteten daher zweierlei Ansichten. Die eine glaubte, die Lastenfreiheit finde keine so weite Ausdehnung und der Dotationsboden sei unterhaltspflichtig in Bezug auf die Hintergräben, in so weit er dieselben begränze. Eine andere Meinung gieng dahin, die Lastenfreiheit sei unbedingt, und die hinter- und nebenliegenden Grundstücke können zur Unterhaltspflicht angehalten werden. Wir fanden indessen, daß die Lastenfreiheit allerdings durch die Tagungsbeschlüsse unbedingt ausgesprochen, daß aber für die betreffenden Strecken kein unterhaltspflichtiger Anstößer vorhanden sei, die Unterhaltspflicht folglich auf die betreffende Genossame falle.

Wir benutzten indessen diesen Anlaß, die Linthkommission anzuweisen, den Dotationsboden, der wenig abträglich ist, nach und nach zu veräußern, um ihn der Kultur zugänglich zu machen, und weil dann beim Uebergang in Privathände auf denselben die gemeinen Servitutenbestimmungen Anwendung finden und die Ausnahmsbegünstigungen dahinsinken.

#### Reinkorrektion.

In unserm Geschäftsberichte über das Jahr 1856 ward bemerkt, daß wir von Seite der österreichischen Behörden eine Entschließung über die von den beidseitig einberufenen Experten abgegebenen Gutachten gewärtigen. Da dieselbe immer noch ausblieb, so suchten wir durch das Mittel einer besondern Abordnung nach Wien nähere Aufschlüsse über die Sachlage zu erhalten, und die Angelegenheit beförderlichem Entscheide entgegen zu führen, so wie bei diesem Anlasse auch die hierseitigen Korrektionsprojekte zu beleuchten und denselben Eingang zu verschaffen.

Die von unserm Abgeordneten erhaltenen Berichte ließen stetsfort eine günstige Stimmung der österreichischen Behörden für die Mitbetheiligung und für die hierseitigen Korrektionsprojekte voraussetzen; allein unser

Vorschlag für Abhaltung einer Konferenz und daheriger einläßlicher Behandlung der Angelegenheit blieb bisher ohne Erfolg, und es ist nicht zu verkennen, daß eine Anzahl voralbergischer Gemeinden bei den österreichischen Behörden mit allen Kräften dem Projekte der direkten Rheinausleitung von Brugg nach dem Bodensee entgegen arbeiteten.

Wir werden indessen diese wichtige Angelegenheit nicht aus dem Auge verlieren und unsere Verwendungen fortsetzen, um, wenn immer möglich, ein für die Interessen der Schweiz günstiges Resultat herbeizuführen.

Hingegen ist, wie wir Ihnen des Nähern bei Anlaß des Nachtragskreditbegehrens pro 1858 mitgetheilt haben, zwischen den Bodenseeuferstaaten eine Verständigung über Beseitigung der Stauwerke im Rheinbette zu Konstanz eingetreten. Die natürliche günstige Folge hievon wird für die Schweiz darin bestehen, daß die Hochwasser des Bodensees nunmehr schneller abfließen und so den Rhein weniger zurüflauen werden.

Die Gesamtkosten der Beseitigung der Stauwerke betragen fl. 25,000, wovon die Schweiz fl. 7,800

Baden	"	7,000
Oesterreich	"	7,200
Bayern	"	1,500
Württemberg	"	1,500

übernimmt.

Für die Schweiz ist diese Repartition um so günstiger, als sie nebst Oesterreich von allen Bodenseeuferstaaten allein den obern Rhein begränzt, die ganze eine Hälfte des Bodenseeufers einnimmt, und somit den meisten Vortheil von der Abflußvermehrung zieht.

In Folge der mit den Kantonen St. Gallen und Thurgau gepflogenen Unterhandlungen übernehmen von dem schweizerischen Antheil der Kosten im Betrage von . . . fl. 7,800 = Fr. 16,714. 29

St. Gallen die Hälfte	"	3,900 =	"	8,357. 14
Thurgau . . . . .	"	1,500 =	"	3,214. 29
der Bund . . . . .	"	2,400 =	"	5,142. 86

Die Verwendung des bewilligten Kredites für letztere Summe fällt in das Jahr 1858.

### Juragewässerkorrektio n.

Unterm 8. April 1857 haben wir Ihnen über die Juragewässerkorrektionsfrage einläßlichen Bericht und Anträge vorgelegt, worauf Sie uns am 3. August unter gleichzeitiger Bewilligung eines Kredites von Franken 50,000 folgende Aufträge ertheilten :

- 1) „Diejenigen Vervollständigungen und Verifikationen der technischen und finanziellen Untersuchungen und Vorarbeiten anzuordnen, welche zur endlichen Feststellung des Korrektionsplanes nöthig sind, wobei namentlich diejenigen Vorschläge in ernstliche Erwägung gezogen werden sollen, welche dahin zielen, die Aare in den Bielersee zu leiten;

- 2) „Der Bundesrath soll sich mit den betheiligten Kantonsregierungen in's Einverständniß setzen, um ihre Ansichten über den Korrektionsplan und für die Ausführung aufzustellenden Grundsätze zu vernehmen, und wo möglich eine hierauf bezügliche Verständigung herbeizuführen.
- 3) „Der Bundesrath wird, sobald thunlich, der Bundesversammlung die Vorlage des Korrektionsplanes, welcher der Ausführung des Unternehmens zu Grunde gelegt werden soll, so wie der Arbeiten, welche in die gemeinschaftliche Unternehmung fallen sollen, machen; zugleich wird er über die mit den Kantonen stattgefundenen Unterhandlungen berichten, und weitere sachbezügliche Anträge stellen.“

In Ausführung dieser Schlußnahme haben wir sofort eine Expertise angeordnet, indem wir eine Kommission von Technikern, und eine solche von Landwirthen ernannten. Erstere hatte sich über den Korrektionsplan und dessen Kosten, letztere aber über die voraussichtlichen Wirkungen der Korrektion in landwirthschaftlicher Beziehung und den zu erwartenden Mehrwerth auszusprechen.

Die Expertenkommissionen erstatteten anfangs Oktober ihre Berichte, und jede derselben gelangte zu einstimmigen Schlüssen, die für die Ausführung des Unternehmens sehr günstig lauten.

In weiterer Vollziehung Ihrer Schlußnahme vom 3. August ordneten wir dann auf den 2. November eine Konferenz zwischen den betheiligten Ständen an; dieselbe fand, unter Betheiligung der sämmtlichen interessirten Kantone, vom 2. — 5. genannten Monats statt. Es wurde dabei zwar ein Vertragsentwurf über den Korrektionsplan und die Ausführungsbestimmungen berathen und aufgestellt, jedoch die allseitige Bestimmung nicht erzielt. Der Entwurf wurde deshalb, in Gemäßheit des Konferenzbeschlusses selbst, den betheiligten Kantonen mit der Einladung mitgetheilt, ihre Vernehmlassung über denselben bis zum 31. Dezember 1857 dem Bundesrath einzugeben.

Da wir Ihnen, in Gemäßheit des Beschlusses vom 3. August, über den Korrektionsplan und die Verhandlungen mit den Kantonen möglichst bald umständlichen Bericht zu erstatten haben, so können wir hier füglich unterlassen, auf das Ergebniß der Expertise und der Konferenz selbst näher einzutreten.

Den bewilligten Kredit haben wir für die Experten und für alle diejenigen Vorarbeiten und Sondirungen verwendet, welche von den Technikern als wünschbar bezeichnet wurden.

Auf Rechnung des bewilligten Kredites von	Fr. 50,000. —
wurden bis Ende 1857	„ 14,802. 33

verwendet, so daß noch	Fr. 35,197. 67
------------------------	----------------

zur Verfügung sind, welche wir, da der Kredit nicht auf das Jahr 1857 beschränkt, sondern für die Vorarbeiten überhaupt ausgeworfen wurde, auf das Budget von 1858 übertragen werden, indem noch einige zur Vollständigung der Vorarbeiten nöthige Erhebungen zu machen sind.

## Seeabfluß in Luzern.

Von den Kantonen Uri, Schwyz und Nidwalden langte eine Protestation ein gegen die projektirten Bahnhofsbauten der Centralbahn in Luzern, mit welchen die Erstellung eines Dammes in den Vierwaldstättersee für den Verkehr mit der Schifffahrt in Verbindung steht. Die Protestation gründete sich auf die Behauptung, dieser Damm beeinträchtige den Seeabfluß.

Aus einer von uns dießfalls angeordneten Expertise ergibt sich zwar, daß die beabsichtigte Dammbaute den Seeabfluß in fühlbarer Weise nicht hemmen kann, daß hingegen die Stauungen durch die unterhalb der Reußbrücke angebrachten Schwellwuhre bewirkt werden, so wie daß, wenn diese durch ein anderes System ersetzt würden, die Hochwasser des Sees um zwei Fuß gesenkt werden könnten, ohne die Wasserwerke zu beeinträchtigen, welchen die Schwellwuhre dienen.

Die bei der Expertise gegenwärtigen Abgeordneten der interessirten Stände und der Centralbahngesellschaft zeigten sich zu einer Verständigung über Ausführung des neuen Schwellenwuhrsystems und daheriger Deckung der Kosten geneigt, weshalb wir die Vermittlung übernommen und dießfällige Schritte eingeleitet haben, deren Ergebnis wir nun gewärtigen.

## C. Hochbauten.

### Bundesrathhaus.

Das Bundesrathhaus wurde im Jahr 1857, mit Ausnahme der Sitzungssäle und deren Dependenzen, für die gesetzgebenden Rätche, welche letztere erst auf den Sommer 1858 vollständig fertig sein werden, vollendet, und es konnte im Monat Juni von allen Verwaltungsabtheilungen bezogen werden. Die eidgenössischen Rätche haben sich ohne Zweifel selbst überzeugt, daß der Bau in allen Theilen zweckmäßig ausgeführt und für einen erspriesslichen Geschäftsgang förderlich ist.

In Bezug auf die Uebernahme des Bundesrathhauses wurden unterm 11. und 13. Mai ein Uebergabeakt und unterm 5. Juni 1857 ein Kollaudationsprotokoll mit dem Gemeinderath der Stadt Bern vereinbart, in welchem der Bau als solid, schön und dem Zwecke vollständig entsprechend erklärt, und die Anstrengungen der Gemeinde in vollem Maße und gebührend anerkannt wurden.

Unterm 20. Mai haben wir neben der frühern Polizeiordnung noch eine besondere Hausordnung erlassen, welche die Oberaufsicht, die Anschaffungen, den Weibel- und Sicherheitsdienst regulirt.

Wie im letzten Geschäftsberichte bereits mitgetheilt wurde, ist die Gasbeleuchtung für die Treppen, Korridors und Säle eingeführt worden. Dieselbe hat sich als befriedigend bewährt. Zu wünschen ist jedoch, daß die Gesellschaft auf zweckmäßigere Einrichtungen, sowol für die Erzeugung des Gases, als für dessen Leitung Bedacht nehme.

Bei Anlaß verschiedener Kreditbegehren haben wir Ihnen bereits mitgetheilt, daß wir neben der Entschädigung von Fr. 20,864. 90 für Einrichtung der Gasbeleuchtung und Benutzung der Weibelwohnungen noch verschiedene bauliche Einrichtungen treffen mußten. So wurden auf dem Estrich Schlafzimmer für das Dienstpersonal der Weibel, und Verschläge für Drucksachen erstellt. Eben so beabsichtigen wir noch die Erstellung zweier Zimmer im Vestibule des Erdgeschosses.

Die Kosten der Ausstattung überschreiten die Ansätze in erheblichem Maße, waren aber nicht wol auszuweichen, wenn ein bequemer und förderlicher Geschäftsverkehr erzielt und die Ausstattung mit dem Bau selbst in Einklang gebracht werden wollte.

Bisher wurden für das Bundesrathhaus verwendet :

im Jahr 1856	Fr.	32,845. 45
im Jahr 1857 der volle Budgetbetrag von	"	90,000. —
nebst dem Ueberschuß des Budgetbetrages von 1856	"	7,154. 55

Total: Fr. 130,000. —

Wir wollen hier nicht unerwähnt lassen, daß in Ersetzung der gewöhnlichen Glockenzüge, welche durch die Menge der Drathleitungen die Korridors verunstaltet und einen fortwährenden Lärm verursacht hätten, durch unsere Telegraphenwerkstätte elektrische Leitungen eingerichtet wurden, mittels welcher jedes Bureau nach dem Weibelzimmer sein Zeichen abgeben und so den Weibel rufen kann, eine Einrichtung, welche sich bei richtiger Behandlung vollkommen bewährt.

Eben so wurde der größte Theil der Zimmer mit Uhren versehen, welche mittels elektrischer Leitungen von einer Normaluhr aus in Gang gesetzt werden.

## D. Eisenbahnen.

### a. Gesetzgebung.

Mit Abänderung des Gesetzes vom 28. Juli 1852, betreffend den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, haben wir uns in Folge des Bundesbeschlusses vom 6. Februar 1856 wiederholt beschäftigt, und werden s. Z. unsere Vorlagen machen.

Ein Gesuch um Abänderung des Expropriationsgesetzes vom 1. Mai 1850 erachteten wir nicht erheblich genug, um demselben weitere Folge zu geben, als die in unserer Botschaft vom 8. Dezember 1856 vorgelegten Anträge in Bezug auf Abänderung des Art. 37 bereits enthielten.

### b. Konzessionen und Konflikte.

1. Neue Konzessionen wurden im Jahr 1857 genehmigt:  
im Kanton Zürich,  
von Zürich längs des linken Seeufers bis an die Schwyzergränze bei Richtersweil;

für eine untere Glattthalbahn von Wallisellen abwärts an die nordwestliche Kantonsgränze, in der Richtung nach Basel ;  
 von Zürich über Urdorf an die zugerische Kantonsgränze bei Anonau, in der Richtung nach Luzern ;

im Kanton Bern,

von Bern an die Kantonsgränze bei Kröschenbrunnen, in der Richtung nach Luzern ;

von der neuenburgischen Gränze bei Les Converts durch das St. Immerthal nach Biel, in Ersetzung der erloschenen Konzession vom 8. Februar 1854 ;

im Kanton Luzern,

von der Bernergränze bei Kröschenbrunnen durch das Entlebuch nach Luzern ;

von Luzern an die Gränze des Kantons Zug, in der Richtung nach Zürich, in Ersetzung der erloschenen Konzession vom 25. Juli 1856 ;

im Kanton Graubünden,

für die Lukmanierbahn von Chur bis an die tessinische Kantonsgränze auf dem Lukmanier, in Ersetzung der erloschenen Konzession vom 21. Juli 1855 ;

im Kanton Aargau,

für Fortsetzung der untern Glattthalbahn von Kaiserstuhl nach dem Bözberg oder nach Koblenz ;

für deren Fortsetzung, nämlich für eine Bözberg- oder Rheinbahn von Brugg oder Koblenz über Rheinfelden nach Kaiseraugst, in der Richtung nach Basel, in Ersetzung der erloschenen Konzession vom 21. Juli 1855 ;

im Kanton Waadt,

für die Eisenbahn von Freiburg nach Lausanne und an die Gränze des Kantons Bern, auf dem waadtländischen Gebiete zwischen Lausanne und Dron.

Grundsätzlich wurde hiefür die Zwangskonzession mit Bundesbeschluß vom 23. September 1856 ausgesprochen ; der Bundesbeschluß vom 4. August 1857 enthält die Detailkonzessionsbedingungen.

## 2. Konzessionsabänderungen wurden genehmigt :

im Kanton Zug,

für die Eisenbahn von der Hauptstadt in den Richtungen nach Zürich, Luzern und Schwyz, in Bezug auf Fristverlängerung für Arbeitsbeginn und Ausweis ;

im Kanton Aargau,

für die Nordostbahn, in Bezug auf die Tracéabänderung und Vollendungsfrist zwischen Brugg und Aarau ;

im Kanton Tessin,

für die Lukmanier-Eisenbahn von der graubündnerischen Gränze auf dem Lukmanier über Bellenz und Locarno an die sardinische Gränze bei Briffago, und

für die Eisenbahn von Bellinz bis Chiasso, in Bezug auf Arbeitsbeginn, Ausweis und Bauvollendung.

### 3. Konflikte.

#### Westbahnkonflikt.

Diese Frage ist so oft und einläßlich im Schooße der Bundesversammlung behandelt worden, daß wir uns süßlich darauf beschränken können, die Hauptmomente zu berühren.

Nachdem mittels Bundesbeschluß vom 23. September 1856 die Zwangskonzeßion in Bezug auf die Eisenbahn von Freiburg nach Lausanne für das waadtländische Gebiet zwischen Lausanne und Dron ausgesprochen worden, und Verständigungsversuche hinsichtlich der Detailkonzeßionsbedingungen fruchtlos geblieben waren, auch die waadtländischen Behörden sich auf Plangenehmigung nicht einlassen wollten, genehmigten wir, nach Anleitung des obgenannten Bundesbeschlusses, die Tracéplane und bewilligten die Anwendung des Expropriationsgesetzes auf dieselben. Gleichwol würden die mit den Studien beschäftigten Ingenieure gerichtlich verfolgt, und der Staatsrath unterlagte den Gemeindebehörden die auf das Expropriationsverfahren bezüglichen Amtshandlungen, so wie er sich auch weigerte, die Wahl des betreffenden Mitgliedes der Schätzungskommission vorzunehmen. Mittlerweile setzte die Bundesversammlung unterm 4. August 1857 die Detailkonzeßionsbedingungen fest.

Art. 8 derselben lautet:

„Die endgültigen Studien für die Eisenbahn auf dem Gebiete des Kantons Waadt sind dem Staatsrath zur Genehmigung vorzulegen.

„Vor dem Beginn der Arbeiten an jeder Sektion des Tracé sind die Detailpläne und Kostenberechnungen mit einer vollständigen und detaillirten Uebersicht der Arbeiten in zwei Doppeln dem Staatsrath zur Genehmigung vorzulegen.

„Die Pläne werden Lage und Tracé der Ausweichstationen und Haltstellen bestimmen.“

Hierauf sich stützend, stellte der Staatsrath alle Bahnarbeiten ein bis zur Genehmigung der Pläne von seiner Seite.

Der Bundesrath hingegen hielt den Standpunkt fest, daß sich die Prüfung und Genehmigung der Pläne nur innerhalb der vom Bundesrathe ausgesprochenen Genehmigung des allgemeinen Planes zu bewegen habe, diese letztere nicht in Frage stellen, und auch den Fortgang der Arbeiten, welche auf Grundlage des genehmigten Planes sich stützen, nicht beeinträchtigen dürfe.

Nachdem der Staatsrath von Waadt inner einer anberaumten Frist weder die Pläne genehmigt, noch das Expropriationsverfahren bewilligt, auch den Beschluß der Arbeitseinstellung nicht zurückgenommen hatte, und nicht zur Wahl der Schätzungskommission geschritten war, auf eingelangte Beschwerde von Seite der Bahngesellschaft und in Anwendung des Art. 54 der Detailkonzeßion, welcher also lautet:

„Wenn sich betreffend Ausübung der gemäß dieser Konzession dem Kanton Waadt eingeräumten Rechte, oder wenn sich in Fällen, welche durch die Konzession nicht vorgesehen sind, Anstände zwischen dem Kanton Waadt und der Gesellschaft ergeben, so entscheidet, auf eingelangte Beschwerden im Sinn der erteilten Konzession und der ihr zu Grunde liegenden Akten, der Bundesrath.“

sandte der Bundesrath Kommissäre nach dem Kanton Waadt, welchen es dann gelang, theilweise durch Aufstellung außerordentlicher Expropriationskommissäre das Expropriationsverfahren in Gang zu bringen, das dann seinen richtigen Verlauf nahm.

Nach erhaltenen Berichten der Kommissäre schritten wir unsererseits zur Ergänzung der Schätzungskommission und zur Genehmigung der Pläne, welche einer Expertise unterstellt worden waren.

Inzwischen erhob der Große Rath von Waadt den Kompetenzkonflikt, behauptend, die gesetzgebenden Räte haben durch die Bundesbeschlüsse vom 23. September 1856 und 4. August 1857, und der Bundesrath durch die Art und Weise von deren Vollziehung ihre Kompetenzen überschritten und die Souveränitätsrechte des Kantons Waadt verletzt.

Die Bundesversammlung beschloß unterm 19. Dezember 1857, dem erhobenen Kompetenzkonflikte keine Folge zu geben, wovon wir der Regierung von Waadt sofort Kenntniß gaben.

#### 4. Ausweise.

Ueber gehörige Fortführung der Unternehmungen und über Arbeitsbeginn haben wir die Ausweise genügend erklärt:

für die Eisenbahn von Freiburg nach Lausanne;

für die Linie d'Italie von St. Gingolph nach Le Bouveret und von Sitten nach dem Simplon;

für die Strecke von Genf nach Versoir;

für diejenige von Turgi nach Koblenz, und

für die Strecke von Yverdon nach Baumarcus.

### c. Expropriationen.

#### 1) Schätzungskommissionen.

Nebst Ergänzung mehrerer Schätzungskommissionen sind folgende neu bestellt worden:

im Kanton St. Gallen,

für die Glattthalbahn von Rütli nach Rappersweil;

im Kanton Tessin,

für die Lutmanier-Eisenbahn,

im Kanton Waadt,

für die Eisenbahn von Lausanne nach Freiburg und für die Strecke von Yverdon nach Baumarcus, und

im Kanton Genf,  
für die Strecke von Genf nach Versoix.

Durch eine allgemeine Verordnung haben wir, in Ersetzung der bisherigen Spezialverfügungen, unterm 10. Juli die Entschädigung der Schätzungskommissionen festgesetzt.

## 2) Verfügungen.

Die Gesuche, welche in verschiedenartigen Eisenbahnangelegenheiten an den Bundesrath gelangten, haben sich in nicht unerheblichem Maße vermehrt. Wir erledigten dieselben in Festhaltung der in frühern Geschäftsberichten entwickelten Grundsätze, so namentlich die zahlreichen Abtretungseinsprüche verschiedener Art.

Neu waren folgende zwei Fälle:

Eine Gemeinde verweigerte die Rückgabe der zum Behufe der Expropriation deponirten Katasterpläne an die Bahngesellschaft und behauptete, daß dieselben in den Gemeindegewerkschaften zu belassen seien, um bei allfälligen Anständen der Gemeinde und den Privaten gegenüber der Bahngesellschaft als Rechtstitel zu dienen. Das Expropriationsgesetz gibt hierüber keinerlei Anhaltspunkte; allein die Bestimmungen der Art. 10 und 18 zusammenhaltend und den Zweck der Planaufgabe in's Auge fassend, haben wir die Ansicht der Gemeinde theilen müssen, indem wir uns auf folgende Momente stützten:

Bei dem außerordentlichen Verfahren ist dem Eigenthümer von den Rechten, deren Abtretung verlangt wird, schriftlich genaue Kenntniß zu geben. Eine genaue Kenntnißgabe kann nun je nach dem Umfange oder der Mannigfaltigkeit der Bauten kaum bloß durch einen Brief erfolgen, sondern muß wol größtentheils durch einen Plan ausgedrückt werden. Wenn nun bei dem außerordentlichen Verfahren jedem einzelnen Grundbesitzer eine genaue Mittheilung zugestellt werden muß, von deren Rückgabe keine Rede ist, so darf wol angenommen werden, daß bei dem ordentlichen Verfahren eine Kollektivkenntnißgabe für eine ganze Gemeinde gefordert werden könne, welche der Gemeinde verbleibt, indem sie hinsichtlich der Abtretungen, welche sich auf die Pläne basiren, gegenüber dem Bauunternehmer den einen Kontrahenten bildet.

Daß nun diesem einen Kontrahenten für alle Zeiten ein Rechtstitel zur Verfügung stehe, welcher in unbetheiligter Hand und nicht bloß in derjenigen seines Mitkontrahenten liegt, ein Rechtstitel, welcher nicht nur den Inhalt und die Aufzählung der enteigneten Rechte, sondern eine anschauliche Darstellung der Verhältnisse bietet, scheint uns ganz natürlich, wenn man bedenkt, daß der Zweck des vorgeschriebenen Expropriationsverfahrens dahin geht, die Verhältnisse genau zu konstatiren.

In einem andern Falle leitete eine Eisenbahngesellschaft das Expropriationsverfahren ein, gestützt auf einen Plan, nach welchem sie eine andere Eisenbahn auf dem von dieser bereits erworbenen Terrain, à niveau kreuzt. Letztere erhob Einsprache dagegen, behauptend, sie könne nicht

wieder expropriirt werden, sondern die zuletzt expropriirende Eisenbahn müsse ihren Weg über oder unter den Schienen der erstern durch suchen.

Wir fanden hingegen, daß, da beide Gesellschaften die Konzession für selbstständige Verfolgung ihrer Linie erworben hatten, und die Kreuzung à niveau aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten im gegebenen Falle nicht unzulässig schien, die frühere Besitznahme ein ausschließliches oder Vorzugsrecht nicht zur Folge haben, oder die später expropriirende Bahn zum Weichen zwingen könne, sondern daß sich beide Konzessionäre in die Rechte theilen müssen, und entschieden den Fall in diesem Sinne, nach dem wir auch über die technische Seite der Frage Untersuchungen hatten aufnehmen lassen, aus denen sich ergab, daß keine erheblichen Schwierigkeiten vorwalten.

#### d. Distanzeintheilung.

Die Eintheilung der schweizerischen Eisenbahnen in Stunden und Sechszehntelstunden vom Centralpunkte Olten aus wird, so hoffen wir, mit Vollendung der noch im Bau begriffenen Strecken (Hauenstein-Tunnel und Aarau-Brugg) in Ausführung kommen.

#### e. Badische Eisenbahn.

Ueber Weiterführung der badischen Eisenbahn von Waldbahut nach Konstanz über Schaffhausen sind im Jahr 1857 Unterhandlungen gepflogen worden, welche bisher noch zu keinem Abschlusse gelangten.

#### f. Anschluß an's Ausland.

Die Fortsetzung der französischen Eisenbahn von Salins nach Pontarlier und von dort an die schweizerische Gränze bei Verrières einer- und bei Jougne andererseits, ist im Jahr 1857 konzeditirt worden.

Wir haben bei der französischen Regierung auch unsere Verwendung eintreten lassen für Konzedirung einer Verbindung von Besançon über Moriteau mit der Eisenbahn durch den industriellen Jura.

Für Erstellung der sogenannten Bodensee-Gürtelbahn zum Behufe der Verbindung der Vereinigten Schweizerbahnen mit der bayerischen Bahn in Lindau sind die Unterhandlungen, in Folge der von uns früher der Regierung von St. Gallen ertheilten Ermächtigung, im Gange, aber noch zu keinem Abschlusse gelangt.

Einem Besuche der tessinischen Regierung um Verwendung bei den österreichischen Staatsbehörden für Verbindung mit der lombardischen Eisenbahn zwischen Chiasso und Como konnten wir aus dem Grunde nicht entsprechen, weil die Eisenbahnerstellung auf schweizerischem Gebiete noch nicht thatsfächlich gewährleistet ist.

#### g. Statistik.

Die Sammlung der Dokumente, welche wir von jeder einzelnen Eisenbahn angelegt haben, wurde im Jahre 1857 fortgesetzt.

Ueber den Bestand der schweizerischen Eisenbahnen auf 31. Dezember fügen wir gegenwärtigem Berichte eine Uebersicht bei (Tabelle I.), aus welcher ergibt, daß auf diesen Zeitpunkt Eisenbahnkonzessionen in Kraft bestanden für eine Gesammtlänge von  $383\frac{13}{16}$  Schweizerstunden.

Davon sind

noch nicht in Angriff genommen . . . . .	150 $\frac{2}{16}$ Stunden.
im Bau begriffen . . . . .	126 $\frac{1}{16}$ "
im Betrieb . . . . .	107 $\frac{10}{16}$ "

Diese vertheilen sich auf 17 Kantone und 2 Halbkantone, wie in Tabelle II nachgewiesen ist.

Die Betriebsöffnung der schweiz. Eisenbahnen erfolgte in nachstehendem Verhältnisse:

Vor dem Jahr 1854 wurden dem Betriebe übergeben . . . . .	5 $\frac{4}{16}$ Stunden.
Im Jahr 1854 . . . . .	3 $\frac{6}{16}$ "
" " 1855 . . . . .	35 $\frac{4}{16}$ "
" " 1856 . . . . .	27 $\frac{1}{16}$ "
" " 1857 . . . . .	36 $\frac{11}{16}$ "

Total: 107 —

#### h. Finanzielles und Personelles.

Ueber Verwendung der besondern Kredite für die St. Bernhardstrasse, die Ausstattung des Bundesrathshauses, die Brünigstrasse und die Expertise in Sachen der Juragewässerkorrektur haben wir bereits hievon nähere Auskunft ertheilt.

In der unten stehenden Uebersicht, Tabelle Nr. III, sind daher auch die Ausgaben für „Verschiedenes“ näher angegeben.

Bei Anlaß des Kreditbegehrens pro 1858 haben wir Ihnen bereits mitgetheilt, daß die das Bauwesen beschlagenden Geschäfte in einer Weise sich vermehrt haben, daß der bisher mit dem Sekretariat derselben betraute Beamte der Generalpostdirektion die Arbeiten neben den Obliegenheiten seiner eigentlichen Stellung nicht mehr bewältigen könne, und daß wir auf eine Personalvermehrung Bedacht nehmen müssen, immerhin in Beibehaltung der bisherigen Verschmelzung mit dem Personal der Generalpostdirektionskanzlei.

Inzwischen wurde die Stelle des Zentraltelegraphendirektors vakant, und da wir dieselbe durch einen Ingenieur besetzen, so fanden wir am zweckmäßigsten, demselben auch die Baugeschäfte zu übertragen und vom 1. Jänner 1858 an für die betreffenden Bureauarbeiten dessen Kanzlei in Anspruch zu nehmen, wodurch diese reichlichere und ständige Beschäftigung erhält.

Für Beforgung der Bau Sachen haben wir dem Telegraphendirektor eine jährliche Gehaltszulage von Fr. 400 ausgesetzt, welche auf die Rubrik „Bauwesen, 1) Kanzlei“ fällt.

### Uebersicht der schweizerischen Eisenbahnen nach deren Bestand

auf 31. Dezember 1857.

Eisenbahn.	Kanton.	Länge		Nicht in Angriff genommen		In Angriff genommen		Dem Betriebe übergeben			Bemerkungen.			
		der Strecken.	Total.	Strecken.	Länge		Strecken.	Länge		Strecken.		Datum der Betriebsöffnung.	Länge	
					der Strecken.	Total.		der Strecken.	Total.				der Strecken.	Total.
		Schweizer- Fuß.	Stunden und 16tel St.			Schweizer- Fuß.	Stunden und 16tel St.	Schweizer- Fuß.	Stunden und 16tel St.	Schweizer- Fuß.	Stunden und 16tel St.			
<b>Lukmanier-Eisenbahn.</b>														
Lukmanier-Visp	Valais	300,000		Die ganze Bahn.									Von den schweizerischen Konzeptionen beziehen sich diejenigen vom 4. Dezember 1856 in Kraft, resp. die Bundesbeschlüsse v. 23. Dez. 1857.	
Visp-Châblais	"	186,660												
Chur-Lukmanier	Graubünden	242,660	45,0											
<b>Vereinigte Schweizerbahnen.</b>														
Chur-Magaz	Graubünden	66,330		Wallisellen-Kaiserstuhl Kaiserstuhl-Roblenz Roblenz-Augst	73,333		Rheinegg-Chur Sargans-Rapperswil Regikon-Rapperswil	279,429		Winterthur-Wyl Wyl-Flawyl Flawyl-Winelen Winelen-St. Gallen St. Gallen-Norshach Wallisellen-Uster Norshach-Neuheng Uster-Regikon	14. Okt. 1855	90,462	Die vereinigten Schweizerbahnen (Union suisse) bezeichnen und sel- genen juristischen Bahnen: Eidgenössische St. Gallen-Appenzellerische Eisen- bahn, Glarus, Glarus-Altenrhein, und es ist auch die untere Glarus-Altenrhein und die Völkli- oder Rheinbahn in diese Gruppe aufzunehmen, als direkte Linie vom Betriebe und Chur nach Basel.	
Magaz-Sargans-Norshach	"	236,330			67,600			239,330			50,700	23. Dez. 1855		50,566
Sargans-Mühlebühl	"	77,810			168,000							15. Febr. 1856		30,196
Wiesen-Rapperswil	"	96,360										25. März		20,326
Mühlebühl-Wiesen-Glarus	Glarus	65,160										22. Okt.		51,254
Winterthur-Adorf	Zürich	46,058										1. Aug. 1857		40,000
Adorf-Wyl	Zürich	40,438										25. "		23,231
Wyl-Norshach	St. Gallen	156,313										9. Nov.		23,200
Wallisellen-Uster	Zürich	40,000												
Uster-Mättli	"	58,700												
Mättli-Rapperswil	St. Gallen	15,200												
Wallisellen-Kaiserstuhl	Zürich	73,330												
Kaiserstuhl-Roblenz	Sargans	67,600												
Brugg-Roblenz-Augst	"	168,000	75,8		19,5		35,10				20,9			
<b>Nordost-Eisenbahn.</b>														
Romanshorn-Zellikon	Zürich	150,900											Zürich-Dietikon-Baden wurde von Zürich unterm 24. Juni u. von Bas- el unterm 3. Juli 1856 konstituiert. Karau (verw. Bahnhöf)-Böschau wurde durch die Zentralbahn erstellt und wird einzuweisen von derselben betrieben. Die Nordostbahn begreift nur auch die mit derselben juristische Rheinthal- bahn in sich. Karau-Brugg wurde am 1. Mai 1858 eröffnet.	
Zellikon-Zürich	Zürich	126,354												
Zürich-Dietikon	"	43,700												
Dietikon-Zürich-Karau	Sargans	123,131												
Karau-Böschau	"	5,500												
Zürich-Roblenz	"	50,899												
Schaffhausen-Neuchâtel	Schaffhausen	11,121												
Rheinfall-Winterthur	Zürich	88,968	37,8				7,1							
<b>Bern-Luzern-Zürich-Eisenbahn.</b>														
Bern-Frischbrunn	Bern	126,666		Die ganze Bahn										
Luzern-Frischbrunn	Luzern	150,000												
Luzern-Honau	"	39,200												
Honau-Zug-Sißbrücke (Stonau)	Zug	62,330												
Zug-St. Adrian	"	33,100												
Zürich-Stonau	Zürich	104,000	32,8		32,8									
<b>Zürichsee-Bahn.</b>														
Zürich-Richterswil	Zürich	92,000	5,12	Die ganze Bahn			5,12							
<b>Central-Eisenbahn.</b>														
Basel-Birs	Basel-Stadt	8,915		Basel (prov. Bahnhof)	5,685		Basel (prov. Bahnhof)- Wiesental	28,142		Basel (prov. Bahnhof)- Wiesental	19. Dez. 1854	41,547	Die Bundesgenehmigung für die den- gegründeten Mittelland-Anstalt ist einzuwei- sen erlassen, die Frage der Ver- neuerung aber bei der Bundesver- sammlung verhandelt. Säulthausen-Etten wurde am 1. Mai 1858 dem Betriebe übergeben.	
Birs-Hauenstein	Basel-Land	98,402		Bern-Thürschhaus	32,700		Emmenbrücke-Luzern	13,500		Liestal-Sissach	1. Juni 1855	23,208		
Hauenstein-Dietikon	Solothurn	62,481		Bern-Lhun	105,066		Dylersfeld-Bern	9,818		Sissach-Säulthausen	1. Mai 1857	32,201		
Dietikon-Birs	"	3,845		Schönbrühl-Biel	95,000					Dietikon-Birs	9. Juni 1856	39,015		
Zürich-Gröden	"	76,906								Dietikon-Emmenbrücke	9. "	169,630		
Gröden-Murten	Sargans	29,053								Murten-Derjogenbuchsee	16. März 1857	79,257		
Murten-Murgenthal	"	32,606								Derjogenbuchsee-Bern	16. Juni	124,731		
Murgenthal-Emmenbrücke-Luzern	Luzern	150,232								Derjogenbuchsee-Biel	1. "	126,478		
Emmenbrücke-Luzern	Bern	177,400												
Bern-Thürschhaus	"	36,500												
Thürschhaus-Dietikon	"	11,506												
Dietikon-Biel	"	38,066												
Bern-Lhun	"	105,066												
Schönbrühl-Biel	"	95,000	57,14		14,14		3,4							
<b>Französische Ostbahn.</b>														
St. Louis-(Gränze)-Basel	Basel-Stadt	6,200								St. Louis-Basel	15. Juni 1845	6,200		
<b>Badische Eisenbahn.</b>														
Hallingen-Basel	Basel-Stadt	8,000								Hallingen-Basel	18. Nov. 1854	8,000	Ganze Länge Basel-Säckingen 111,111', u. Säckingen-Waldshut 66,431', eröffnet am 4. Februar, letztere am 29. Oktober 1856 eröffnet.	
Basel-Horn	"	10,700	1,8							Basel-Horn	4. " 1856	10,780		
<b>Jura-Eisenbahn.</b>														
Col des Roches-Chaux-de-Fonds-Les Converts	Neuchâtel	42,160		Col-des-Roches-Loche Les Converts-Biel	6,660		Chaux-de-Fonds-Neuen- burg	96,660		Loche-Chaux-de-Fonds	1. Juli 1857	26,670	1,8	
Chaux-de-Fonds-Neuchâtel	"	96,660												
Les Converts-Biel	Bern	138,800	17,8		8,830									
<b>Elgauer-Eisenbahn.</b>														
Delle-Pruntrut	Bern	38,670	2,7	Die ganze Bahn			2,7							
<b>Franco-Suisse-Eisenbahn.</b>														
Verrières-Neuchâtel-Zühl	Neuchâtel	181,670		Die ganze Bahn									Chaillet, zwischen Aubervicier u. Ge- neveve ist der Abzweigungspunkt.	
Chaillet-Baumarcus	"	48,330	14,8											
<b>Freiburg-Lausanne-Eisenbahn.</b>														
Thürschhaus-Freiburg-Dron	Freiburg	197,133		Thürschhaus-Freiburg	63,133		Freiburg-Dron	134,000		Freiburg-Dron			Morges-Genève (Freije) wurde im April 1858 dem Betriebe übergeben.	
Dron-Lausanne	Basel	80,400	17,8		80,400									
<b>West-Eisenbahn.</b>														
Lausanne und Morges-Yverdon	Basel	158,397		Jougne-Clépend	90,000		Morges-Berfay	127,510		Yverdon-Buffigny	7. Mai 1855	105,833	Morges-Genève (Freije) wurde im April 1858 dem Betriebe übergeben.	
Morges-Berfay	"	127,510		Lausanne-Billemur	100,000		Yverdon-Baumarcus	55,330		Buffigny-Genève	1. Juli	9,166		
Lausanne-St. Maurice	"	161,500								Genève-Morges	1. "	25,766		
Jougne-Clépend	"	90,000								Genève-Lausanne	5. Mai 1856	14,416		
Yverdon-Baumarcus	"	55,330								Buffigny-Clépend	5. "	3,216		
			37,1		11,14		11,7			Billemur-Berfay	10. Juni 1857	61,500	13,12	
<b>Statenische Eisenbahn.</b>														
Le Bouveret-Sion	Wallis	211,017		Brig-Simplon	136,00		St. Gingolph-Brig	402,866					Im Jahr 1857 von Sion bis Genève und im März 1858 von Genève bis Genève eröffnet. Ganze Länge 34 St. = 162 Kilom.	
Le Bouveret-St. Gingolph	"	17,000												
Sion-Simplon	"	311,380	33,11											
<b>Genf-Lyon-Eisenbahn.</b>														
Genf-La Plaine	Genf	54,080		Die ganze Bahn										
Genf-Berfay (mit Cligny)	"	36,463	5,11				5,11							
Im Jahr	1857	383,18			150,2		126,4					107,10		
"	1856	336,11			117,15		147,18					70,15		
"	1855	244,18			95,7		100,12					43,12		

Kantone.	Strecken.	Koncessionirte Eisenbahnen.	Nicht in Angriff genommen.	Im Bau begriffen.	Im Betrieb.	
		Schweizerfuß.	Stunden und Sechszehntelstunden.			
Zürich.	Bereinigte Schweizerbahnen . . .	218,086				
	Zürichseebahn . . . . .	92,000				
	Nordostbahn . . . . .	256,620				
	Zürich-Luzern . . . . .	104,000				
			41. 15	16. 13	2. 4	22. 14
Bern.	Zentralbahn . . . . .	463,538				
	Elsgaubahn . . . . .	38,670				
	Bern-Luzern . . . . .	126,666				
	Jurabahn . . . . .	138,800				
			48. —	33. 9	— 10	13. 13
Luzern.	Zentralbahn . . . . .	150,232				
	Luzern-Zürichbahn . . . . .	39,200				
	Bern-Luzernbahn . . . . .	150,000				
			21. 3	11. 13	— 14	8. 8
Glarus.	Bereinigte Schweizerbahnen . . .	65,160				
			4. 1	— —	4. 1	— —
Dug.	Luzern-Zürichbahn . . . . .	95,431				
			5. 15	5. 15	— —	— —
Freiburg.	Bern-Freiburg-Lausanne . . . . .	197,133				
			12. 5	— —	12. 5	— —
Solothurn.	Zentralbahn . . . . .	143,232				
			8. 15	— —	1. 7	7. 8
Basel-Stadt.	Zentralbahn . . . . .	8,915				
	Französische Ostbahn . . . . .	6,200				
	Badische Eisenbahn . . . . .	18,700				
			2. 2	— 6	— —	1. 12
Basel-Landschaft.	Zentralbahn . . . . .	98,402				
			6. 3	— —	— 5	5. 14
Schaffhausen.	Nordostbahn . . . . .	11,121				
			— 11	— —	— —	— 11
St. Gallen.	Bereinigte Schweizerbahnen . . .	582,013				
			36. 6	— —	25. 2	11. 4
Graubünden.	Bereinigte Schweizerbahnen . . .	66,330				
	Lufmanierbahn . . . . .	242,660				
			19. 5	15. 3	4. 2	— —
Aargau.	Zentralbahn . . . . .	61,659				
	Nordostbahn . . . . .	179,523				
	Bereinigte Schweizerbahnen . . .	235,600				
			29. 13	14. 12	7. 1	8. —
Thurgau.	Nordostbahn . . . . .	150,900				
	Bereinigte Schweizerbahnen . . .	40,438				
			11. 15	— —	— —	11. 15
Tessin.	Lufmanierbahn . . . . .	486,660				
			30. 7	30. 7	— —	— —
Waadt.	Westbahn . . . . .	592,737				
	Bern-Freiburg-Lausanne . . . . .	80,400				
			42. 2	11. 13	16. 9	13. 12
Wallis.	Italienische Bahn . . . . .	539,397				
			33. 11	8. 8	25. 3	— —
Neuenburg.	Jurabahn . . . . .	138,820				
	Französisch-schweiz. Bahn . . . .	230,000				
			23. 1	— 15	20. 7	1. 11
Genf.	Genf-Lyonbahn . . . . .	90,533				
			5. 11	— —	5. 11	— —
			383. 13	150. 2	126. 1	107. 10

## Post- und Baudepartement.

Budgetrubrik Nr. 16. F.

					Total.		Budget.		Minderausgabe.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
<b>I. Departementskanzlei.</b>										
Kopituren etc. . . . .	1,400	—			1,400	—	1,950	—	550	—
<b>II. Bauwesen.</b>										
<b>a. Verschiedenes:</b>										
1) Gehalte und Vergütungen . . . . .			36	—						
2) Bürokosten (Eisenbahnschriften, Konferenzen, Lithographien etc.) . . . . .			727	80						
3) Mobilien und Bücher (Karten, auswärtige Eisenbahngesetzgebungen, Instrumente etc.) . . . . .			208	95						
4) Expertisen und Kommissariate.										
Eisenbahnausweise . . . . .	325	95								
Eisenbahnkonflikte . . . . .	591	95								
St. Bernhardstraße . . . . .	320	60								
Brünigstraße . . . . .	419	20								
Rheinforrektion . . . . .	2,592	66								
Juragewässerforrektion . . . . .	674	90								
Abhilfe gegen Wasserverheerungen . . . . .	234	95								
Wuhrbauten im Tessin . . . . .	645	—								
			5,805	21	6,777	96	10,000	—	3,222	04
b. St. Bernhardstraße; Beitrag . . . . .					4,456	75	60,000	—	55,543	25
c. Bundesrathhaus; Ausstattung . . . . .					97,154	55	97,154	55	—	—
d. Brünigstraße; Beitrag . . . . .					50,000	—	80,000	—	30,000	—
e. Juragewässerforrektion; Schlußexpertise . . . . .					14,802	23	50,000	—	35,197	77
					174,591	49	299,104	55	124,513	06

### III. Telegraphenverwaltung.

#### Linienbau.

Im Jahr 1857 sind nachstehende Telegraphenlinien neu erstellt worden:

	Ränge in Stunden.
Doppelleitung von Allaman nach Aubonne . . . . .	— $\frac{5}{8}$
Einfache Leitung von Wohlen nach Dietikon . . . . .	$3\frac{6}{8}$
Doppelleitung von Kreuzlingen nach Paradise . . . . .	— $\frac{4}{8}$
" " Glarus nach Schwanden . . . . .	$1\frac{1}{8}$
" " Gais nach Appenzell . . . . .	1—
" " Wattwyl nach Ebnet . . . . .	$1\frac{2}{8}$
" " Sulgen nach Bischofszell . . . . .	$1\frac{5}{8}$
	<hr/>
	$9\frac{7}{8}$

Folgende schon bestandene Linien wurden neu umgebaut:

Einfache Leitung von Villeneuve nach Ver . . . . .	$3\frac{6}{8}$
" " " La Chaux-de-Fonds nach Locle . . . . .	$1\frac{6}{8}$
" " " Locle nach Môtiers . . . . .	$6\frac{1}{8}$
" " " Ins nach Zihlbrücke . . . . .	2—
Doppelleitung von Bern nach Herzogenbuchsee . . . . .	$8\frac{6}{8}$
Einfache Leitung von Biel nach Herzogenbuchsee . . . . .	8—
Dreifache Leitung von Herzogenbuchsee nach Narburg . . . . .	5—
Doppelleitung von Sissach nach Käufelfingen . . . . .	$1\frac{6}{8}$
Einfache Leitung von Winterthur nach Schaffhausen . . . . .	$6\frac{2}{8}$
" " " Sargans nach Flunus . . . . .	2—
Doppelleitung von Sargans nach Rheinbrücke . . . . .	$1\frac{4}{8}$
Dreifache Leitung von Norschach nach Rheinet . . . . .	$1\frac{6}{8}$
Einfache Leitung von Biaschina nach Chizzigogna . . . . .	$1\frac{1}{8}$
" " " Dazio nach Piotta . . . . .	$1\frac{3}{8}$
" " " Airolo nach dem St. Gotthard . . . . .	— $\frac{4}{8}$
" " " Altdorf nach der Sprengelbrücke . . . . .	$5\frac{2}{8}$
" " " Misox nach dem St. Bernhardin . . . . .	$3\frac{5}{8}$
Doppelleitung von Chur an die St. Gallergränze . . . . .	$4\frac{1}{8}$
	<hr/>
	$64\frac{5}{8}$

Neue Telegraphenleitungen sind alten Linien nach erstellt worden, nämlich:

	Ränge in Stunden.
Eine direkte Leitung von Bern nach Zürich über Olten . . . . .	28
" " " " " Samaden nach St. Moriz (besondere Konzession) . . . . .	1
	<hr/>
	29

Die Leitungen des schweizerischen Telegraphennetzes haben am 31. Dezember 1857 folgende Längen betragen :

	Einfache Leitung.	Doppelleitung.	Dreifache Leitung.	Vier- und mehrfache Leitung.
	Stunden.	Stunden.	Stunden.	Stunden.
Im I. Kreise	73 $\frac{4}{8}$	17 $\frac{7}{8}$	11 $\frac{1}{8}$	—
" II. "	106 $\frac{1}{8}$	53 $\frac{2}{8}$	12 $\frac{2}{8}$	3 $\frac{2}{8}$
" III. "	86 $\frac{3}{8}$	31 $\frac{6}{8}$	13 $\frac{7}{8}$	— $\frac{2}{8}$
" IV. "	90—	21 $\frac{5}{8}$	1—	—
	356—	124 $\frac{4}{8}$	28 $\frac{2}{8}$	3 $\frac{4}{8}$

Totallänge in Stunden : 512 $\frac{2}{8}$ .

Wenn man als Minimum der Erstellungskosten annimmt :

Fr. 700	für eine einfache Leitung,
" 1000	" " doppelte "
" 1300	" " dreifache "
" 1600	" " vierfache "

so repräsentiren die in einer Ausdehnung von 512 $\frac{2}{8}$  Stunden erstellten Telegraphenleitungen im Minimum ein Kapital von Fr. 416,025.

Die Verlegung der alten Linien an die Eisenbahnen, welche in den zwei vorhergehenden Berichtsjahren begonnen hatte, wurde im Jahr 1857 thätig fortgesetzt, zumal von den in einer Länge von 64 $\frac{5}{8}$  Stunden umgebauten Linien 44 $\frac{5}{8}$  Stunden den Eisenbahnen entlang angebracht worden sind. Die andern Linienbauten betrafen hauptsächlich Gebirgsleitungen, welche, wie es im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnt wurde, immer die schwierigsten für die Erstellung und die kostspieligsten für den Unterhalt sind.

Veranlaßt durch das schnelle Verfaulen der hölzernen Stangen, auf denen unsere Telegraphendräthe angebracht sind, haben wir zwischen Siffach und Käufelringen versuchsweise eiserne Telegraphenstangen gesetzt. Eine längere Erfahrung und einige weitere Versuche werden allein den Beweis liefern, ob dieses neue Linien-system, trotz seiner hohen Erstellungskosten, Vortheile genug darbiete, um statt des alten Systems, welches übrigens in den andern Ländern Europas fast ausschließlich Geltung hat, überall angewendet zu werden.

Nach Art. 5 des Eisenbahngesetzes vom 27. Juli 1852 besitzen die Eisenbahngesellschaften auf allen in Betrieb befindlichen Linien eine ausschließlich zu ihrem Dienste bestimmte Drahtleitung, die an unsern Stangen angebracht ist.

Eine von der Telegraphendirektion angefertigte Karte über das schweizerische Telegraphennetz gibt den Stand der Linien am 31. Dezember 1857 ganz genau an.

### Apparate.

Während dem Jahr 1857 ist an der Konstruktion der Apparate, die aus der Telegraphenwerkstätte hervorgiengen, nichts Wesentliches geändert worden.

Wir müssen jedoch eines neuen Produktes der Werkstätte erwähnen; nämlich der elektrischen Glockenzüge und Uhren, womit alle Zimmer des Bundespalastes versehen wurden.

Ueberdies bot die schweizerische Ausstellung im Jahr 1857 unserm Mechaniker, Hrn. Hipp, eine neue Gelegenheit dar, die Vorzüglichkeit seiner Apparate an den Tag zu legen, und es wurde ihm deßhalb die goldene Medaille zugesprochen.

Der Absatz, den die Apparate unserer Telegraphenwerkstätte bei fremden Administrationen und Privatpersonen finden, hat im letzten Jahre bedeutend zugenommen.

In einer Stelle des Berichtes der nationalrätlichen Kommission für Prüfung der Geschäftsführung des Bundesrathes im Jahr 1856 findet sich die Bemerkung, daß die Organisation der Telegraphenwerkstätte, welche ursprünglich bloß für die Bedürfnisse der Administration berechnet gewesen, nunmehr aber den Charakter eines industriellen und kommerziellen Etablissements angenommen habe, ihrem jetzigen Stande entsprechend abgeändert werden müsse. Deßhalb wurden denn zwei sehr erfahrene Fachmänner, Herr Nationalrath Meyer im Hof und Herr Oberst Rieter in Winterthur, von uns beauftragt, über diese im Laufe des Jahres 1858 auszuführende Reorganisation ihr Gutachten abzugeben.

### Büreaux.

Die Erstellung von Telegraphenleitungen längs der Centralbahn hat einige Veränderungen in ihrer Richtung herbeigeführt, weshalb die Hauptstation Zofingen nach Olten versetzt werden mußte, woselbst acht unserer Telegraphenbräthe sich gegenwärtig kreuzen. Zofingen trat in die Kategorie der Zwischenstationen, und wird nun vom dortigen Posthalter bedient.

Im Berichtsjahre sind 13 neue Büreaux eröffnet worden, nämlich: in Appenzell, Aubonne, Bischofszell, Bremgarten, Faido, Kreuzlingen, Payerne, Schwanden, St. Moritz (für den Sommer bloß), Uster, Berner (Montreux), Villeneuve und Wohlen.

Das Telegraphenbureau St. Moritz wurde auf besondere Bedingungen hin erstellt. Zufolge einer Uebereinkunft, welche zwischen unserm Post- und Baudepartement und der Badgesellschaft in St. Moritz getroffen ward, hat letztere die Kosten für Erstellung der Linie zwischen Samaden und St. Moritz, so wie die Ausgaben für Bedienung des Büreaux übernommen, unter der Bedingung, daß sie von jeder Depesche zwischen den beiden genannten-Ortschaften 50 Centimen beziehen dürfe.

Am 31. Dezember 1857 waren im Ganzen 120 Büreaux im Betrieb, von denen 2 jedoch bloß im Sommer eröffnet werden.

Ferner erwähnen wir noch der provisorischen Bureaux in Stein (Aargau), Fried, Laufenburg, Eglisau und Kreuzlingen, welche im Januar zu militärischen Zwecken funktionirten, so wie desjenigen in der Enge bei Bern, das für die Dauer des eidg. Freischießens errichtet worden ist.

### Personal.

Die Veränderungen im Personal der Bureauangestellten sind im Ganzen unbedeutend gewesen. Im Monat März wurden 40 Telegraphenasspiranten, nachdem sie einen Kurs durchgemacht und das Examen bestanden hatten, brevetirt, in Folge dessen vakant gewordene, so wie neu kreirte Stellen leicht besetzt werden konnten.

Neu kreirte Telegraphistenstellen gab es 7, nämlich 4 für die Bureaux in Basel, Bern, Genf und Lausanne, und 3 für die Bureaux in Biel, Freiburg und Solothurn.

Eine neue Instruktion, vom 21. Jänner 1857, wodurch die Kompetenz und die Befugnisse der Direktion und der Inspektoren geregelt wurden, stellte als Unterabtheilung der Direktion ein technisches Bureau auf, dem ein Techniker vorzustehen hat. Hiezu wurde Herr Hipp provisorisch gewählt, der eigentlich als Chef der Telegraphenwerkstätte die Funktionen des neuen Amtes schon lange verrichtet hatte.

Der Zentraldirektor der schweiz. Telegraphen, Herr Dr. Brunner, welcher die von Oesterreich ihm angetragene hohe Beamtung angenommen und zu diesem Ende seine Entlassung erhalten hatte, wurde durch den Inspektor des I. Telegraphenkreises, Herrn Curchod, ersetzt, der im vorhergehenden Jahre schon während einer mehrmonatlichen Abwesenheit des Direktors dessen Geschäfte besorgte.

Herr Lendi, Chef des Telegraphenbureau in Luzern, wurde an die Stelle des Inspektors vom I. Kreise in Lausanne befördert.

Die Kommission für Prüfung der Geschäftsführung des Bundesrathes im Jahr 1856 glaubte, in ihrem Berichte die gewissenhafte Beobachtung des Depeschengeheimnisses speziell empfehlen zu sollen. Im Laufe des letzten Jahres ist aber bei der Telegraphenverwaltung keine einzige Klage wegen Verletzung des Depeschengeheimnisses angebracht worden, weshalb sie auch keinen derartigen Fall zu behandeln veranlaßt war.

Was die Präventivmaßregeln anbetriift, so glauben wir erinnern zu müssen, 1) daß nach Art. 17 des Bundesgesetzes über die Telegraphen, vom 20. Dezember 1854, die Artikel 54 und 55 des Bundesstrafgesetzes auf die Verletzung des Depeschengeheimnisses spezielle Anwendung finden; 2) daß diese Verfügungen in den von uns erlassenen Instruktionen über den Büreaudienst und die Obliegenheiten der Unterangestellten aufgenommen und aus einander gesetzt wurden; 3) daß die Beobachtung des Korrespondenzgeheimnisses in den Ernennungsschreiben aller Post- und Telegraphenbeamten ganz besonders hervorgehoben wird. Wir halten daher diese Verfügungen zur Sicherung des Depeschengeheimnisses für hinreichend.

### Verbindungen mit dem Auslande.

Unsere Anschlüsse an auswärtige Telegraphenlinien sind die gleichen wie im Jahr 1856, und für die Erfordernisse des Dienstes mehr als hinreichend.

Die Zahl der neuen Linien, welche während dem Berichtsjahre im Auslande eröffnet wurden, ist beträchtlich. Unter Anderm sind ganze Länder, wie z. B. das Königreich Beider Sizilien, Ägypten und Portugal mit dem europäischen Telegraphennetze verbunden worden. Diese neuen Linien-Eröffnungen haben jedoch gar keinen Einfluss auf unser Telegraphenwesen ausgeübt, weil die Beziehungen der Schweiz zu den gedachten Ländern nur von geringer Bedeutung sind.

Eine Konferenz derjenigen Staaten, welche den sogenannten Pariser Telegraphenvertrag unterzeichnet haben (nämlich die Schweiz, Belgien, Frankreich, Spanien und Sardinien), fand im Monat Mai zu Turin statt. Diese Zusammenkunft hatte keine wichtigen Resultate zur Folge; allein sie traf Vorbereitungen zu einer engeren Verbindung der verschiedenen Staaten Europas unter sich. Zur Erreichung dieses Zweckes soll eine allgemeine Verständigung erzielt werden, nach welcher die nämlichen Grundsätze, die nämlichen Regeln, die gleichen Taxen und die gleiche Sprache für alle Telegraphen Europas eingeführt würden. Für die Konferenz, welche im Jahr 1858 stattfinden wird, ist Bern als Versammlungsort bezeichnet worden.

### Vergleichende Uebersicht

der Depeschenzahl in den Monaten der Jahre 1856 und 1857.

	Interne Depeschen.		Internationale.		Transitirende.	
	1856.	1857.	1856.	1857.	1856.	1857.
Jänner . . .	8,955	16,885	2,091	3,355	608	2,003
Februar . . .	9,239	12,110	2,695	2,743	654	1,920
März . . .	10,299	14,902	2,358	4,159	618	1,834
April . . .	11,937	14,460	3,109	3,521	1,118	1,821
Mai . . .	15,651	15,943	3,689	3,979	1,733	1,767
Juni . . .	12,928	16,816	3,559	4,199	2,262	1,834
Juli . . .	17,188	20,766	4,104	4,038	1,572	1,493
August . . .	18,933	20,542	3,528	3,963	1,409	1,399
September . . .	18,380	17,337	3,730	4,249	1,460	1,775
Oktober . . .	15,655	16,827	3,647	4,157	1,901	2,354
November . . .	12,897	13,103	3,428	3,722	1,992	1,537
Dezember . . .	16,319	12,473	4,265	3,683	2,170	1,995
	169,376	192,664	40,193	45,768	17,503	21,732
Zunahme	23,288		5,575		4,229	

### Interner Verkehr.

Im internen Verkehr war das Verhältniß der Depeschenzahl zwischen 1854 und 1855 wie 10 : 12,

" 1855 " 1856 " 10 : 13,

" 1856 " 1857 " 10 : 11.

Dieses Verhältniß ist zwischen 1854 und 1857 wie 10 : 17,

" 1853 " 1857 " 10 : 25.

Wenn man die in unserm letzten Geschäftsberichte für die internen Depeschen angenommenen sieben Klassen beibehält, so vertheilen sich dieselben auf die verschiedenen Bureaux, wie folgt:

- I. Bureaux mit 2000 Nummern und durchschnittlich mehr im Monat: Basel, Bern, Genf, Zürich (4).
- II. Bureaux mit 1000 Nummern und mehr im Monat: Chaux-de-Fonds, Lausanne, Neuchâtel, St. Gallen, Visis (5).
- III. Bureaux mit 500 Nummern und mehr im Monat: Aarau, Chur, Luzern, Morsee, Nigi, Winterthur (6).
- IV. Bureaux mit 250 Nummern und mehr im Monat: Baden, Bellinzona, Biel, Brugg, Chiasso, Freiburg, Glarus, Interlaken, Locle, Rolle, Rorschach, Solothurn, St. Immer, St. Moritz, Schaffhausen, Thun, Yverdon (17).
- V. Bureaux mit 100 Nummern und mehr im Monat: Aarburg, Aigle, Altdorf, Altstädten, Berx, Bulle, Burgdorf, Delsberg, Frauenfeld, Herisau, Herzogenbuchsee, Horgen, Langenthal, Lenzburg, Lieshal, Locarno, Lugano, Martigny, Murten, Motiers, Moudon, Nyon, Olten, Payerne, Ragaz, Rapperswil, Rheinet, Romanshorn, Samaden, St. Croix, Schwyz, Sitten, Vernex, Verrières, Villeneuve, Wädenswil, Zofingen, Zug (38).
- VI. Bureaux mit 50 Nummern und mehr im Monat: Airolo, Aubonne, Andermatt, Bischofszell, Einsiedeln, Kreuzlingen, Lachen, Lichtensteig, Magadino, Männedorf, Meiringen, Niederurnen, Les Ponts, Poschiavo, Pruntrut, Renan, Rheinfelden, Richterswil, Schwanden, Sarnen, Splügen, Thuisis, Trogen, Uster, Uznach, Walkenstadt, Wattwil, Wohlten, Weinfelden, Wyl, Zuz (31).
- VII. Bureaux mit weniger als 50 Nummern im Monat: Appenzell, Bühler, Bremgarten, Castasegna, Dieffenhofen, Ermatingen, Faido, Flawyl, Gais, Hriden, Misocco, Mühlen, Stanz, Stefborn, Sursee, Stein a. Rh., Teufen, Thalweil, Vicosoprano (19).

Gegenüber 1856 sind in eine höhere Klasse gestiegen:

Aarau, Aarburg, Bern, Brugg, Chaux-de-Fonds, Glarus, Lachen, Lieshal, Locarno, Herzogenbuchsee, Morsee, Moudon, Neuchâtel, Rheinfelden,

Rigi, Rolle, Sarnen, St. Gallen, Sitten, St. Croix, Verrières, Wädenswil, Weinfelden, Zug und Zug (25).

Kein Bureau kam von einer obern Klasse in eine untere.

### Internationaler Verkehr.

Im internationalen Verkehr war das Verhältniß der Depeschenzahl zwischen 1854 und 1855 wie 10 : 15,

" 1855 " 1856 " 10 : 16,

" 1856 " 1857 " 10 : 11.

Aus dem Vorstehenden erzeigt sich für das letzte Jahr noch eine Zunahme im Depeschverkehr, der aber im Verhältniß zu den zwei frühern Jahren bedeutend abgenommen hat.

Diese Abnahme findet ihren Grund darin, daß das europäische Telegraphenetz nunmehr vollständig eingerichtet ist, daß in den Tarifen keine wichtigen Abänderungen gemacht wurden, und daß daher nichts vorfiel, was eine bedeutende Variation in der Depeschenzahl hätte herbeiführen können.

Für den internationalen Depeschverkehr nehmen wir dieses Jahr eine Klasse mehr an, als im vorigen Jahre, wonach die verschiedenen Büreaux sich folgendermaßen vertheilen :

- I. Bureau mit 1500 Nummern und durchschnittlich mehr im Monat : Genf (1).
- II. Bureau mit 1000 Nummern und durchschnittlich mehr im Monat : Keines.
- III. Bureau mit 500 Nummern und durchschnittlich mehr im Monat : Basel (1).
- IV. Bureau mit 250 Nummern und durchschnittlich mehr im Monat : Zürich (1).
- V. Büreaux mit 100 Nummern und durchschnittlich mehr im Monat : Bern, St. Gallen, Visis (3).
- VI. Büreaux mit 50 Nummern und durchschnittlich mehr im Monat : Chur, Lausanne, Winterthur (3).
- VII. Büreaux mit 25 Nummern und durchschnittlich mehr im Monat : Chaux-de-Fonds, Luzern, Neuchâtel, Rorschach, Schaffhausen (5).
- VIII. Büreaux mit 10 Nummern und durchschnittlich mehr im Monat : Aarau, Bellinzona, Chiasso, Freiburg, Glarus, Interlaken, Locarno, Lugano, Martinach, Morsee, Wohlen (11).
- IX. Büreaux mit durchschnittlich weniger als 10 Nummern im Monat : Alle Uebrigen.

Gegenüber 1856 sind in eine höhere Klasse gestiegen : Genf, St. Gallen, Visis, Lausanne, Chaux-de-Fonds, Aarau, Martinach, Morsee (8).

### Transitirende Depeschen.

Der Transitverkehr, welcher im Jahr 1856 gegenüber 1855 sich verfünffacht hatte, war zwischen 1856 und 1857 wie 10 : 12. Dieser Unterschied im Verhältniß der Zunahme erklärt sich aus den nämlichen

Gründen, die wir oben für den internationalen Verkehr angegeben haben. Der Transit wird größtentheils durch den Verkehr Frankreichs und Englands mit Oesterreich und der Türkei alimentirt.

Transitirende Depeschen vertheilen sich auf unsere sieben Auswechslungsstationen, wie folgt:

1) Basel (zwei Gränzpunkte: Leopoldshöhe u. St. Louis),	7,561
2) St. Gallen (Höchst und Oberried) . . . . .	6,597
3) Bellinzona (Chiasso und Brissago) . . . . .	4,425
4) Genf (St. Genix und St. Julien) . . . . .	2,468
5) Chur (Castasegna) . . . . .	570
6) Romanshorn (Friedrichshafen) . . . . .	110
7) Zürich (Konstanz) . . . . .	1*)
	21,732

### Finanzielles Ergebnis.

	Budget und			
	Im Jahr 1856.		Nachtragskredite für 1857.	
I. Einnahmen.	Fr.	R.	Fr.	R.
a. Interner Verkehr	178,896.	85	175,000	206,130. 25
b. Internationaler Verkehr	141,050.	37	150,000	163,095. 76
c. Einnahmen der Werkstätte	43,068.	67	24,000	44,122. 05
d. Verschiedenes	30,425.	96	30,000	37,181. 87
	393,441.	85	379,000	450,529. 93
II. Ausgaben.	Fr.	R.	Fr.	R.
a. Gehalte und Vergütungen	141,924.	90	175,000	169,706. 13
b. Reisekosten	6,538.	56	15,000	7,801. 15
c. Büreaukosten	19,429.	85	30,000	27,088. 04
d. Gebäulichkeiten	3,320.	85	7,000	5,742. 13
e. Bau- u. Unterhalt der Linien	122,506.	73	120,000	104,152. 90
f. Apparate	68,827.	89	80,000	85,952. —
g. Büreaugeräthschaften	2,681.	24	5,000	4,029. 06
h. Verschiedenes	2,082.	20	2,000	1,573. 90
	367,312.	22	452,000	406,045. 31

Dieses Rechnungsergebnis gibt zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

#### I. Einnahmen.

a. Der Ertrag des internen Verkehrs hat sich gegenüber 1856 um Fr. 27,233. 40 vermehrt, und deckt somit die Betriebskosten um etwas mehr als zur Hälfte.

\*) Im Jahr 1856 bestand der Verkehr über Konstanz ebenfalls im Austausch einer Depesche, blieb also — wie man sieht — stationär.

b. Der Ertrag des internationalen Verkehrs, mit Inbegriff des Transits, ist gegenüber dem Jahr 1856 um Fr. 22,045. 39 gestiegen.

Wir müssen hier unsere im vorigen Jahre schon gemachte Bemerkung wiederholen, daß nämlich der in der Generalrechnung der Telegraphenverwaltung unter der Rubrik b. der Einnahmen erscheinende Posten den wirklichen Ertrag des internationalen Verkehrs im Laufe des Berichtsjahres nicht darstellt. Um dieses reelle Ergebnis zu erhalten, müßte man zu den Bruttoeinnahmen unsere Guthaben bei den auswärtigen Administrationen hinzufügen. Mit diesen lassen sich aber die Rechnungen unmöglich so frühzeitig abschließen, daß die Resultate der Rechnungsabschlüsse in unserm Jahreseinnahmen erscheinen könnten. Daher beziehen sich die in der Rechnung pro 1857 erscheinenden Zahlungen vom und für das Ausland fast ganz auf die Jahre 1855 und 1856. Das Jahr 1856 ist erst zum Theil liquidirt, während die Liquidation für 1847 kaum begonnen hat. Eine vollständige Abrechnung hat bloß vom Jahr 1855 stattfinden können. Die in der Rechnung pro 1855 erscheinende Bruttoeinnahme war

Fr. 152,138. 09

Die verschiedenen Zahlungen, die uns bei den Rechnungsabschlüssen zufielen, betragen . . . . .

" 34,310. 02

Der Reinertrag des internationalen Verkehrs im Jahr 1855 war daher . . . . .

Fr. 117,828. 07

Wenn nun der Reinertrag vom Jahr 1855 herausgefunden werden soll, so müssen von der Bruttoeinnahme, betragend

Fr. 152,138. 09

die uns bei den auswärtigen Administrationen nach geschehener Abrechnung gebliebenen Schuld-Saldi, im Betrage von . . . . .

" 63,057. 48

abgezogen werden, wonach sich dann als Reinertrag des internationalen Verkehrs im Jahr 1855 ergibt Also Minderertrag . . . . .

Fr. 89,080. 60

" 28,747. 46

gegenüber der in der Rechnung pro 1855 erscheinenden Summe von . . . . .

Fr. 117,828. 07

Es ist klar, daß diese Differenz, die nahezu Fr. 30,000 ausmacht, sich in den spätern Rechnungen wieder finden muß, und daß daher die Ansätze dieser Rubrik den jährlichen Ertrag des internationalen Verkehrs nicht genau angeben.

Als Beweis für das Gesagte führen wir noch an, daß der Transit im Jahr 1857 wirklich Fr. 64,764. 75 und Fr. 55,779. 50 im Jahr 1856 betragen hat. Allein diese Einnahme, welche außer der Schweiz effektivt werden muß, kommt uns erst nach stattgefundener Abrechnung zu, so daß wir von den uns gehörenden Fr. 65,000 vom Jahr 1857 noch gar nichts, und von den Fr. 55,000, welche der internationale Verkehr im Jahr 1856 uns abgeworfen hat, erst einen Theil eingenommen haben.

Die Anzahl der internationalen Depeschen, worüber wir oben eine vergleichende Uebersicht gegeben haben, gibt daher ein deutlicheres Bild des internationalen Verkehrs und seiner Zunahme, als die in der Rechnung erscheinenden Einnahmenposten.

Wir haben Grund zu hoffen, daß es uns im Laufe des Jahres 1858 möglich sein werde, die bisher in der Abrechnung mit den auswärtigen Administrationen stattgefundenene Zögerung theilweise wenigstens zu beseitigen, und dadurch dann im Stande zu sein, im Jahr 1859 den wirklichen Reinertrag des internationalen Verkehrs in der Jahresrechnung aufzuführen zu können.

c. Die Einnahmen der Werkstätte im Jahr 1857 übersteigen diejenigen von 1856 bloß um Fr. 1053. 98. Allein auch hier geben die Rechnungsansätze nicht den wirklichen Betrag der während den gedachten zwei Jahren verkauften Apparate an, indem mehr als Fr. 7000 unter den Einnahmen im Jahr 1856 erscheinen, die von verkauften Apparaten im Jahr 1855 herrühren. Diese Fr. 7000 sollten daher von den Einnahmen i. J. 1856 abgezogen werden, wodurch sich dann ein Reinertrag von Fr. 36,000 herausstellen würde, statt der in Rechnung gebrachten Fr. 43,063. 67.

Dagegen hat die Werkstätte im Jahr 1857 Apparate für Fr. 6,283 geliefert, die beim Rechnungeschlusse noch nicht eingegangen waren. Wenn nun diese Summe noch zu den in der Rechnung erscheinenden Fr. 44,122. 05 hinzu gethan werden, so ergibt sich für die im Jahr 1857 verkauften Apparate die runde Summe von Fr. 50,000 und eine Vermehrung von Fr. 14,000 gegenüber dem vorhergehenden Jahre, mithin eine mehr als doppelte Ueberschreitung der Budgetansätze.

d. Zu den verschiedenen Einnahmen gehören, außer den vertragsmäßigen, mehr als Fr. 30,000 ausmachenden Beiträgen von Gemeinden, der Erlös aus verkauftem altem Material, die auferlegten Bußen u. a. m. Diese Rubrik erzeigt einen Ueberschuß von Fr. 6,755. 91 gegenüber 1856 und Fr. 7,181. 87 gegenüber dem Budget.

Die Gesamteinnahmen haben die vorjährige Rechnung um Franken 57,088. 08 und den Voranschlag pro 1857 um Fr. 71,529. 93 überschritten.

## II. Ausgaben.

a. Obgleich die Summe der bewilligten Kredite nicht erreicht wurde, so erfordert doch die Mehrausgabe von Fr. 27,781. 23 im Vergleich zum Jahr 1856, daß wir uns auf die im Mai 1857 bei Anlaß unseres Besgehrens um einen Nachtragsgredit von Fr. 30,000 gegebenen Aufschlüsse beziehen.

Die Maßnahme, nach welcher den Beamten der Hauptbüreau eine Depeschenprovision bewilligt wurde und die mit dem 1. September 1856 in Kraft trat, fand erst im Jahr 1857 ihre volle Anwendung.

Die daher entstandenen Mehrausgaben sind beträchtlich, indem die Provision den Gehalt eines jeden Beamten der Hauptbüreau durchschnitt-

lich um Fr. 300 vermehrte, so daß das Minimum des Gehalts eines Telegraphisten, welcher durch das Gesetz auf Fr. 900 festgesetzt wurde, in der Wirklichkeit auf Fr. 1200 angestiegen ist. Nimmt man ferner die neu freierten Stellen in Anschlag (siehe den Abschnitt „Personal“), so werden die oben angeführten Mehrausgaben hinlänglich begründet.

b. Die Reisekosten, welche die vorjährigen um Fr. 1262. 59 übersteigen, erreichen indessen bloß zur Hälfte den Budgetansatz.

c. Die Büroaufkosten, welche ungefähr um Fr. 3000 unter den bewilligten Krediten geblieben sind, übersteigen diejenigen von 1856 um Fr. 7,658. 19.

Hier müssen wir an die bedeutenden Ausgaben für Formulare und Schreibmaterialien erinnern, die mit der Zunahme der Depeschen notwendig sich auch vermehren, und um deretwillen ein Nachtragskredit von Fr. 12,000 verlangt werden mußte.

d. Die im vorjährigen Berichte schon in Aussicht gestellte Vergrößerung und Versezung mehrerer Büreaux, namentlich in Bern, Lausanne, Luzern und Olten, haben eine Mehrausgabe für „Gebäulichkeiten“ von Fr. 2,421. 28 gegenüber dem Jahr 1856 herbeigeführt.

e. Die Ausgaben für den Bau und Unterhalt der Linien sind um Fr. 18,353. 83 unter den vorjährigen und um Fr. 15,847. 10 unter den bewilligten Krediten geblieben.

Von der in Fr. 104,152. 90 bestehenden Gesamtausgabe sind Fr. 74,542. 21 auf die Erstellung neuer und den Umbau älterer Linien verwendet worden, was bereits oben ausführlich angegeben wurde. In dem so eben genannten Ausgabenposten erscheinen fast alle Kosten, welche die im Dezember 1856 und im Januar 1857 zu militärischen Zwecken erstellten provisorischen Telegraphenleitungen verursacht haben. Dieser außerordentlichen Bauten erwähnt schon der Bericht von 1856, weshalb wir darauf nicht zurückkommen zu müssen glauben.

Der Unterhalt und die gewöhnlichen Ausbesserungen der Linien kosteten Fr. 29,610. 69. Da diese Summe der dießfälligen Ausgabe in den Jahren 1855 und 1856 bis auf einige hundert Franken gleich kommt, so ist hierüber nichts zu bemerken.

f. Bei dieser Rubrik allein wurden die bewilligten Kredite (Fr. 80,000) überschritten, jedoch kaum um Fr. 6,000. Die Ausgaben betreffen fast ausschließlich die Telegraphenwerkstätte, indem dieselbe die Summe von Fr. 84,677. 24 erforderte und die Totalausgabe in Fr. 85,952 bestand.

Wie wir unter Litt. c der Einnahmen bemerkten, hat der Verkauf von Apparaten nahezu Fr. 50,000 eingetragen, also mehr als die Hälfte des Budgetansatzes, der bloß auf Fr. 24,000 gieng. Hieraus ergibt sich, daß unsere Administration in runder Summe Fr. 34,500 verausgabte. Wenn man ferner in Betracht zieht, daß das Inventar der Werkstätte

im Berichtsjahre um Fr. 8,500 sich vermehrt hat, während es im Jahr 1856 um Fr. 3,500 sich verminderte, so reduziert sich die wirkliche Ausgabe auf Fr. 26,000.

Diese Summe wurde verausgabt:

- 1) für Material zu 19 vollständigen Apparaten, jeder à Fr. 550 . . . . . Fr. 10,450. —
- 2) für Ausbesserung und Unterhalt der Apparate unserer 120 Bureaux, für Material und Alimention aller Batterien, für Anschaffung von Papierrollen etc., wozu noch alle Transportkosten gerechnet werden müssen.

Diese verschiedenen Materialien kommen — nach der von der Werkstätte ausgestellten Rechnung — zu stehen auf . . . . . „ 19,969. —

Die Lieferungen der Werkstätte an unserer Administration belaufen sich auf . . . . . Fr. 30,419. —

Diese Summe übersteigt die wirklichen Ausgaben der Werkstätte um Fr. 4,400, welcher Betrag dem beim Verkauf der Apparate gemachten Gewinn annähernd gleich kommt. Zu diesem Gewinn müssen auch die vom Werkführer in seiner Eigenschaft als technischer Inspektor der Verwaltung geleisteten Dienste gerechnet werden, zumal er dafür, wie auch für seine Reiseauslagen, von der Telegraphenwerkstätte entschädigt wurde.

g. Die Ausgaben für Mobiliar betreffen  $\frac{3}{4}$  neue Anschaffungen und  $\frac{1}{4}$  Reparaturen. Sie blieben unter dem Budgetansatz; und wenn auf dieser Rubrik gegenüber 1856 Fr. 1,347. 82 mehr ausgegeben wurden, so ist diese Mehrausgabe durch die vorerwähnten Vergrößerungen und Veränderungen der Bureaux hinlänglich motivirt.

h. Diese Rubrik, welche ebenfalls merklich unter dem Voranschlag geblieben ist, gibt zu keiner Bemerkung Anlaß.

Die Gesamtausgaben, welche Fr. 45,955. 31 betragen, sind unter den bewilligten Krediten geblieben, haben aber um Fr. 38,733. 09 die Ausgaben von 1856 überstiegen.

Der Aktivsaldo für das Berichtsjahr 1857 beträgt Fr. 44,484. 62, also Fr. 18,354. 99 mehr als im Jahr 1856.

In Folge einer unrichtigen Auslegung des Art. 13 des Bundesbeschlusses vom 25. Juli 1856, betreffend die Geschäftsführung im Jahr 1855, ist der für das vom Bunde der Telegraphenverwaltung vorgeschossene Kapital zu bezahlende Zins in der Rechnung von 1856 weggelassen worden. Dieser Irrthum wurde aber durch Art. 16 des Bundesbeschlusses vom 29. Juli 1857 über die Geschäftsführung im Jahr 1856 wieder redressirt.

Die Bezahlung dieses Zinses erscheint jedoch in der Rechnung der Telegraphenverwaltung nicht unter Rubrik h, wie früher, sondern in der

Spezialrechnung über Abzahlung des vorgeschossenen Kapitals, sammt den dießfälligen Zinsen, und sie ist detaillirt in der Bilanz am Schlusse der Hauptrechnung. In dieser Spezialrechnung mußte man die Schuld wieder so aufnehmen, wie sie am 1. Januar 1856 war, und dazu den Betrag der im Jahr 1856 als Abzahlung an das unverzinsliche Anleihen geleisteten dritten Rate hinzufügen, dann den Aktivosaldo von 1856 zur Abzahlung der vierprozentigen Schuld verwenden und den Ueberschuß zur Schuldentilgung. Auf diese Weise erhielt man auf den 1. Januar 1857 den Schuldposten von . . . . . Fr. 414,304. 40

Dazu die vierte Rate für Abbezahlung des Anleiheus . . . . . „ 74,041. —

Fr. 488,345. 40

Die Zinsen von dieser Summe betragen . . . . . „ 18,053. —

Wenn diese von unserm Aktivosaldo, bestehend in abgezogen werden, so verbleiben noch . . . . . „ 44,484. 63

für Abzahlung am vorgeschossenen Kapital. . . . . „ 26,431. 62

Die Telegraphenverwaltung blieb daher am 1. Januar 1858 dem Bunde noch schuldig . . . . . „ 461,913. 78

Zu dieser Summe kommt noch hinzu im Jahr 1858 der am unverzinslichen Anleihen abzuzahlende Saldo von . . . . . „ 74,041. —

Das Material-Inventar weist auf 1. Januar 1858 einen Werth auf von . . . . . „ 111,523. 20

Im Vergleich zum vorjährigen erzeigt sich ein Mehrbetrag von . . . . . „ 11,096. 20

Diese Summe erscheint allein bei den Aktiven der Bilanz, welch' letztere einen Passivosaldo darstellt von . . . . . „ 350,390. 58

Wir müssen jedoch bemerken, wie wir es voriges Jahr gethan haben, daß der Kapitalwerth der Linien im Inventar nicht inbegriffen ist. Derselbe betrug nach unserer vorhin gemachten Schätzung . . . . . „ 416,025. —

so daß die Bilanz der Telegraphenverwaltung, statt einen beträchtlichen, oben angegebenen Passivosaldo aufzuweisen, im Gegentheil einen Aktivosaldo ergeben würde von . . . . . „ 65,634. 42

Zum Schlusse muß noch bemerkt werden, daß diese letzte Zahl der für das Jahr 1858 gebliebenen Restanz vom unverzinslichen Anleihen nahe kommt, so daß, wenn das ganze reelle Vermögen der Telegraphenverwaltung zusammen genommen wird, deren Aktiven mit den Passiven am 1. Januar 1858 sich fast ausgleichen.

## **Bericht des schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1857. (Fortsetzung.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1858
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.05.1858
Date	
Data	
Seite	395-470
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 472

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.