

Schweizerisches Bundesblatt.

IX. Jahrg. I.

Nr. 22.

6. Mai 1857.

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

Bericht

des

Schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über seine
Geschäftsführung im Jahr 1856.

(Fortsetzung.)

Geschäftsbericht des Post- und Baudepartements.

I. Postwesen.

A. Einleitende Bemerkungen.

Die eidgenössische Postverwaltung verliert den Doppelzweck nicht aus dem Auge, den ihr die Bundesverfassung vorgezeichnet hat: die Förderung der gemeinsamen Wohlfahrt durch Erleichterung des Verkehrs und zugleich die Erwirkung eines Reinertrages, der die Kantone für das abgetretene Regale schadlos halten soll. Die Postverwaltung hat sich bisher in der günstigen Stellung befunden, den erstern der bezeichneten Zwecke verfolgen zu können, ohne die Erreichung des letztern gefährden zu müssen. Wenn wir nämlich aus der stärkern Frequenz der Postanstalt auf die größern Vortheile, die dem Publikum geboten werden, schließen dürfen, so liegt in den Ergebnissen der verflossenen Jahre ein Beweis der Richtigkeit unserer Angabe. Seit der Einführung der Centralisation des Postwesens ist die Zahl der Postreisenden von 448,809 auf 941,278 angestiegen, diejenige der Briefe von 15,106,107 auf 23,733,990, diejenige der Fahrpoststücke vom Jahre 1850 an von 2,233,515 auf 3,701,013, und die Stückzahl der Zeitungen hat sich vom Jahre 1850 an von 7,508,985 auf 15,467,790 vermehrt. Die Zunahme der Bevölkerung und der wachsende Verkehr hat unzweifelhaft zu diesem glänzenden Resultate Vieles beigetragen. Gleichwol schmei- wir uns, einen guten Antheil auf Rechnung des wohlgeordneten, sichern und wohlfeilen Transportes schreiben zu dürfen. Daß nun aber zu gleicher Zeit

der finanzielle Zweck erreicht worden ist, ergibt sich aus der Vergleichung der Roheinnahmen und des Reinertrages vom Jahre 1849 mit dem neuesten Resultate im Jahr 1856. Die Roheinnahmen sind nämlich von Franken 4,898,327 auf Fr. 8,363,128, und der Reinertrag von Fr. 1,050,064 auf Fr. 1,636,932 angestiegen. Zugleich hat sich auch das Inventarvermögen von Fr. 533,623. 05 auf Fr. 1,317,239. 23 vermehrt. Wenige Jahre, die zur Ein- und Durchführung der Centralisation erforderlich waren, haben daher hingereicht, den Reinertrag so zu steigern, daß über die Scalabetreffnisse der Kantone hinaus noch ein Ueberschuß in die Bundeskasse abgegeben werden kann. Manche werden sagen, ob schon wir die Postverbindungen vermehrt und die Taxen ermäßigt haben, — wir aber sagen, weil wir diese Verbesserungen dem Publikum geboten haben, ist dieses Resultat möglich geworden. Das Jahr 1855 hat uns zwar einen Rückschritt gebracht. Der letztjährige Geschäftsbericht hat aber nachgewiesen, daß dieses Ergebniß bloß eine vorübergehende Folge der Theuerung der Futterpreise war. Die Preise sind nun zwar auf ihren normalen Stand noch nicht zurückgegangen, und namentlich stehen die fixen Aufordersummen der Postpferdehalter noch auf gleicher Höhe wie früher. Es sind auch in einigen Postkreisen die Folgen der Konkurrenz von Eisenbahnen unverkennbar hervorgetreten. Gleichwol ist in unserm Berichtsjahre der Reinertrag auf Fr. 1,636,932, angestiegen, und steht um Fr. 150,372 höher als das Scalabetreffniß der Kantone.

Kaum sind wir aber auf diesen Standpunkt der finanziellen Konsolidirung unsers Verwaltungszweiges angelangt, so bereitet uns der rasch vorwärts schreitende Bau der Eisenbahn eine Umgestaltung des gesammten Postwesens, die uns zu ernster Prüfung unserer Lage ermahnt.

Bis anhin war die Postverwaltung vor Privatkonkurrenz geschützt und es fiel ihr auch nicht schwer, das ihr gesetzlich zugesicherte Monopol gegenüber jeder Bestrebung spekulativer Privatunternehmer zu handhaben. Dadurch war sie auch in den Stand gesetzt, nicht nur die größern Verkehrslinien zu bedienen. Sie hat, dem Grundsatz der Gleichberechtigung aller Landestheile huldigend, ihre Kurse nach allen Seitenthälern geführt und den Dörfern wie den Städten, den Hütten auf dem Berge wie den Häusern im Thale die Briefe, Drucksachen und Fahrpoststücke zugetragen. Mit dem Gewinn auf den Haupttrouten hat sie die Kosten der Nebenkurse decken können, und die Taxen der Postreisenden und Fahrpoststücke haben mehr als ausgereicht, den Transport der Briefe unentgeltlich zu bewerkstelligen. Diese günstige Stellung wird aber die Post nicht lange Zeit mehr behaupten können; denn an ihrer Stelle werden bald die Eisenbahnen sich der bessern produktiven Kurslinien bemächtigt haben. Dazu kommen noch die Dampfboote, die ebenfalls in Verbesserung ihres Dienstes bedeutende Fortschritte gemacht haben. Wir müssen die überwiegenden Vortheile, die diese Verkehrsinstitute dem Publikum darzubieten im Stande sind, in gebührendem Maße anerkennen. Sie führen, gleich wie die Post, das Wort Gemeinnützigkeit in ihrem Schilde; und da sie mit derselben die gleichen

Zwecke verfolgen, so betrachten wir es als unsere Aufgabe, Hand in Hand mit diesen neuen Instituten zu gehen und sich ohne Mißgunst derselben zu bedienen, um desto sicherer die Zwecke zu erreichen, wie der Postanstalt vorgezeichnet sind. Es werden freilich noch Jahre vergehen, bis die verschiedenen Privatinstitute je nach ihrer eigenthümlichen Stellung unter einander und mit der Postanstalt sich zurecht gefunden, bis sie ihre Fahrten in Uebereinstimmung gebracht und den Uebergang von einer Anstalt zur andern geregelt haben werden, bis jedem Theil der Antheil zugeschieden sein wird, der ihm in Besorgung des Verkehrs von Personen, von kleinern und größern Gegenständen zukommen soll. Die Postanstalt namentlich wird gegenüber den neuen Konkurrenten, gegenüber dem Publikum und gegenüber den Finanzdirektionen der Kantone eine schwierige Aufgabe zu lösen haben, und ohne umfassende Reformen im Kursweisen, in der Distribution und namentlich in den Tarverhältnissen wird sie nicht im Stande sein, den allseitigen Wünschen und Begehren auf leidliche Weise entsprechen zu können.

Den Eisenbahnen liegt allerdings die Pflicht ob, den Transport der Post von Briefen und Fahrpostgegenständen bis auf das Gewicht von 10 Pfund unentgeltlich zu besorgen, auf Begehren fahrende Postbüreaux unentgeltlich zu befördern; und wenn die Zeit kommt, wo die Eisenbahnen mehr als 4% Nettogewinn abwerfen, werden sie eine Konzessionsgebühr von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstunde zu entrichten haben. Für einmal können wir jedoch nur auf die erstere Konzession einigen Werth legen; denn die Erstellung der fahrenden Büreaux erfordert nicht nur große Kosten für die erste Anschaffung der Waggons, sondern auch sehr bedeutende Vergütungen für den Unterhalt und das Schmieren derselben, und die Konzessionsgebühr, wenn sie einmal entrichtet werden kann, und z. B. für die ganze Strecke von Genf bis Romanshorn im höchsten Ansätze nur Fr. 38,000 beträgt, erscheint als eine nicht sehr erhebliche Schadloshaltung für den entzogenen Gewinn der bisher sehr einträglichen Hauptkurse. Gegenüber dem ersterwähnten Vortheile des unentgeltlichen Transportes von Briefen und kleinern Fahrpoststücken, der uns übrigens auf den größern Postkursen durch die Frequenz der Postreisenden auch bisher schon zu gut kam, verursacht uns der veränderte Postdienst bedeutende Mehrkosten; denn beinahe überall erfordern die Stationen neben den Postbüreaux doppelte Kosten für das Dienstpersonale, für Neubauten und Miethzinsen, für neue Kurse, neue Botengänge und öftere Vertragung der Postgegenstände. Die Eisenbahnen werden übrigens der Postverwaltung im Transporte schwererer Fahrpoststücke gefährliche Konkurrenz machen und nicht nur auf die Verbindungskurse, sondern auch auf weiter entlegene Parallelkurse bald nachtheiligen, bald günstigen Einfluß üben. Es erfordert daher ein sorgfältiges Studium und fleißige Prüfung der Kurstabellen, um mit Sicherheit beurtheilen zu können, auf welchen Routen alte Kurse aufgehoben oder reduzirt und neue Kurse eingeführt werden sollen; ob diese bloß für den Sommer oder als Jahreskurse einzurichten sind, mit welchen Fahr-

zeiten, mit welcher Größe der Wägen, und ob mit oder ohne Kondukteur-
begleitung. Der Entscheid dieser Fragen übt einen wesentlichen Einfluß
auf die Rentabilität der Kurse aus. Das zuverlässig richtige Maß wird aber
erst nach längerer Zeit getroffen werden können. Mit desto mehr Sicher-
heit werden wir unsere Aufmerksamkeit auf Vervollkommnung der größern
Postkurse, namentlich der Alpenkurse richten, wo die Eisenbahnen, wie die
Erfahrung des verflossenen Jahres beweist, einen äußerst günstigen Einfluß
ausgeübt haben, und noch in erhöhtem Maße ausüben werden.

Ein weites Feld der Spekulation steht uns aber nicht nur in den
Kurzeinrichtungen offen, sondern namentlich auch in der Expedition von
Briefen und Fahrpoststücken. Wenn uns schon das Postregale den aus-
schließlichen Transport von Briefen und kleinern Fahrpoststücken sichert, so
hoffen wir, daß uns die günstige Stellung, die uns durch die Zentralisation
des Postwesens durch die ganze Schweiz angewiesen ist, in den Stand
setzen werde, die Expedition größerer Postgegenstände, mit Benutzung der
Eisenbahnen und Dampfschiffe, in Verbindung mit den Postanstalten zu
besorgen. Jedenfalls ist es für den finanziellen Stand der Postverwaltung
eine beruhigende Erscheinung, die besonders in unserm Berichtsjahre wieder
lebhaft hervorgetreten ist, daß die Zunahme des Verkehrs in allen Rubriken
ohne Ausnahme in der Weise nachhaltig erscheint, daß die bedeutende Ver-
mehrung der Einnahmen ganz geeignet ist, die mehrfachen Nachtheile, die
uns die Eisenbahnen auf der einen Seite bringen, auf der andern wieder
auszugleichen. Es wäre aber gewagt, jetzt schon ein bestimmtes Urtheil ab-
zugeben, in wie weit diese Ausgleichung wirklich eintreten werde. Jeden-
falls wird das Publikum, wenn auch die Uebergangsperiode mit manchen
Nachtheilen verbunden ist, die eine allzu große Wandelbarkeit der Kurs-
einrichtungen, eine Zerstückelung größerer Postlinien in verschiedenartige
Unternehmungen mit wechselnden Transportmitteln von Postwägen, Om-
nibus, Waggonen und Dampfschiffen, und oft unsichern Anschlüssen unver-
meidlich mit sich führt, in Zukunft dennoch sich entschieden besser befinden
als bis anhin.

B. Personelles.

Bestand.

Obgleich in dem Personellen der Beamten viele Veränderungen vor-
gegangen sind, hat dennoch im Ganzen eine nur geringe Vermehrung des
Personals stattgefunden.

Die Eröffnung der Bahnlinien in der Ostschweiz veranlaßte die Auf-
hebung mehrerer Postbüreaux und Ablagen, für welche in andern Ort-
schaften die bezüglichen Dienstleistungen zu treffen waren.

Im Ganzen sind die Postbüreaux nur um eines vermehrt worden,
und deren Total beträgt 480 auf den 31. Dezember 1856. Die Zahl
der Postablagen hingegen ist von 1384 auf 1405 gestiegen.

Der Bestand der Postbüreaux und Ablagen nach den verschiedenen
Postreisen ist aus beiliegender Tabelle zu ersehen. (S. Beilage Nr. 1.)

Zahl der schweizerischen Postbureaux und Ablagen.

(Ende Dezember 1856.)

Stellen.	Postkreise.											Bemerkungen.	
	Genf.	Lausanne.	Bern.	Neuenburg.	Basel.	Genève.	Luzern.	Zürich.	St. Gallen.	Glarus.	Baselst.		Total.
I. Postbureaux	8	65	40	59	29	27	28	114	58	31	22	480	^a Domo d'Ossola } schweizerische Bureaux. ^b Pontarlier } ^c Camerlata } Angestellte der auswärtigen Postverwaltungen, welche für Besorgung von Dienst- verrichtungen für den schwei- zerischen Postdienst von der diesseitigen Postverwaltung entschädigt werden.
II. Ablagen	8	156	162	95	110	151	96	234	123	228	42	1,405	
Bureaux im Auslande	—	1 ^a	—	2 ^b	—	—	—	—	—	—	1 ^c	4	

Die Uebersicht über die Zahl der Angestellten in den verschiedenen Postkreisen ist in beigelegter Tabelle enthalten. (S. Beilage Nr. 2.) Es erzeigt sich in derselben im Vergleiche zum Jahr 1855 nachstehender Personalbestand:

Zu Ende des Jahres 1856. 1855. 1856.

			Vermehrung.	Verminderung.
Generalpostdirektion	17	18	—	1
Kreispostdirektionen	49	39	10	—

Bei den Kreispostdirektionen Lausanne, Neuenburg, Basel, Zürich und St. Gallen mußten wegen vermehrter Geschäfte weitere Personalanstellungen zugestanden werden.

Postbüreaux	701	693	8	—
Ablagehalter	1405	1381	24	—
Boten und Briefträger	625	599	26	—
Büreaudiener, Pater, Wagenbesorger und Spetter	160	172	—	12

Die Verminderung dieser Stellen ist größtentheils Folge der Vereinigung des Dienstes dieser Angestellten und des Briefträgerdienstes und der Ernennung von Spettern zu Kondukteuren.

Kondukteure	180	172	8	—
Provisorische Beamte und Bedienstete	23	22	1	—

Besoldungen.

Die Besoldungen sind wie die Einrichtungen des Dienstes in stetem Wechsel begriffen. Es ist schwierig, für die Erfordernisse des Dienstes und die Anforderungen der Beamten und Bediensteten, so wie für die fiskalischen Interessen der Postverwaltung die richtigen Gränzen zu finden.

Wir geben mit Folgendem einen Ueberblick der Besoldungsverhältnisse und weisen im Näheren auf die Beilage (Nr. 3) hin:

		Rechnung für	
Voranschlag für 1856.		1856.	1855.
46,300	1) Generalpostdirektion	44,664. 81	43,293. 90
	2) Kreispostdirektionen :		
35,448	Kreispostdirektoren	35,310. —	35,196. —
27,428	Kontroleure	26,928. —	26,964. —
18,500	Adjunkte	18,352. 24	18,064. —
17,824	Postkommis (Gehilfen)	14,670. 30	14,946. —
584,000	3) Postbüreaux	584,220. —	557,779. 66
456,000	4) Postablagen, Briefträger, Boten etc.	453,297. —	418,802. 19
230,000	5) Kondukteure	239,654. 48	234,079. 62

Zahl der Angestellten.

(Ende Dezember 1856.)

Klassen der Beamten und Bediensteten.	General-Post- direktion.	Postkreise.										Total.	Zusammenstellung.		
		Genf.	Lausanne.	Bern.	Neuenburg.	Basel.	Arar.	Luzern.	Büsch.	St. Gallen.	Ghur.			Basel.	
A. Generalpostdirektion	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 ^A	Generalpostdirektion 17
B. Kreispostdirektionen	—	3	6	5	4	5	4	4	6	6	3	3	49	Kreispostdirektionen 49	
C. Postbüreau:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Postbüreau 701	
a. Hauptpostbüreau	—	12	20	23	15	25	13	9	23	12	6	5	163	Ablagen 1405	
b. Postbüreau	—	7	82	41	75	36	30	28	123	64	30	22	538 ^B	Boten, Briefträger 625	
D. Ablagehalter, Boten etc.:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Büreaudiener, Vater 160	
a. Ablagehalter	—	8	156	162	95	110	151	96	234	123	228	42	1405	Kondukteure 180	
b. Boten und Briefträger:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3137	
1. Boten	—	28	100	80	26	17	29	9	38	23	14	34	398 ^C	Angestellte u. entschädigte im Auslande 8	
2. Briefträger	—	33	49	18	31	15	9	8	38	18	4	4	227 ^D	Angestellte zur Aushilfe 23	
E. Büreaudiener, Vater etc.:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3168	
a. Büreaudiener	—	2	3	5	3	4	1	2	9	1	—	—	30	Erledigte Stellen 17	
b. Vater	—	—	10	8	7	6	6	2	6	5	4	9	63 ^E	3185	
c. Wagenmeister und Wagenwäscher	—	—	5	5	1	9	2	2	1	7	—	—	32	3185	
d. Spetter	—	1	7	1	—	5	3	2	4	9	1	2	35	3185	
F. Kondukteure	—	3	27	29	23	11	11	11	31	18	9	7	180 ^F	3185	
Stand am Ende 1855	17	97	465	377	280	243	259	173	513	286	299	128	3137	3185	
Angestellte und Entschädigte im Auslande	17	96	428	367	283	227	252	170	486	276	298	135	3035	3185	
Angestellte zur Aushilfe:	—	—	4	—	3	—	—	—	—	—	—	1	8 ^G	102	
A. Generalpostdirektion	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	102	
B. Kreispostdirektionen	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	5	102	
C. Postbüreau	—	—	1	1	—	3	—	1	3	1	1	—	11	102	
D. Briefträger, Boten, Vater etc.	—	—	1	—	—	—	2	—	—	1	1	—	5	102	
E. Kondukteure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102	
Stand am Ende 1855	2	—	6	3	5	3	2	1	3	2	2	2	31	102	

Bemerkungen.

A 1 }
 B 8 } Erledigte Stellen, deren Personal in der oben
 C 2 } enthaltenen Zählung nicht inbegriffen ist.
 D 1 }
 E 1 }
 F 4 }
 17

Die Angestellten und Entschädigten im Auslande sind:

^G 1 Buralist in Pontarlier (Neuenburg).
 1 Vater in Jougne (Lausanne).
 1 Buralist in Domo D'Osola (Lausanne).
 1 " in Delle (Neuenburg).
 1 " in Camerlata (Basel).
 1 Vater in Verrières (Neuenburg).
 1 Wagenwäscher in Domo D'Osola (Lausanne).
 1 Ablagehalter in Isella (Lausanne).

Auch mit den unter den Rubriken 3 und 4 (Postbureau und Ablagen etc.) erscheinenden sehr beträchtlichen Erhöhungen der Besoldungsausgaben sind wir weit unter dem Bedürfnisse einer genügenden Regulirung der Gehalte und der erforderlichen Dienstleistungen geblieben. Nicht nur erheischt die gewöhnliche Bewegung des Verkehrs stete Umbildung und Ausdehnung der innern Dienstleistungen, sondern es treten durch die weitere Erstreckung der Eisenbahnen neue unabweisliche Ansprüche hinzu. Die Postverwaltung darf daher von einer weitem Belastung ihres künftigen Voranschlags um so weniger zurückschrecken, als sie durch die Erhöhung ihrer Einnahmen allmählig kompensirt wird. Bei den nothwendig gewordenen Erhöhungen der Postbüreaubesoldungen, und namentlich bei der durch Krankheiten, Militärdienst etc. verursachten, nicht leicht vor auszuberechnenden Verwendungen konnte eine kleine Ueberschreitung des Voranschlags nicht vermieden werden.

Die Voranschlagüberschreitung bei den Besoldungen der Kondukteure ist durch die größere Vermehrung der Kurse, hauptsächlich aber durch die in dem Reisendentransport eingetretenen unerwartet günstigen Ergebnisse herbeigeführt worden, die eine außergewöhnliche Ersatzleistung für Platzabtretungen der Kondukteure und Verwendung von Aushilfskondukteuren etc. erheischte. Besoldungserhöhungen sind nur im Betrage von Fr. 1000 bewilligt worden. Der zu geringe Bestand der Gehalte hat uns im Berichtsjahre wieder eine große Anzahl jüngerer und tüchtiger Beamten entzogen, die jede Gelegenheit gerne ergreifen, um in einer andern lohnenden Berufsstellung ihr Fortkommen zu suchen.

Wir führen die in frühern Jahren begonnene Zusammenstellung der Roheinnahmen und der Besoldungen in nachstehender Uebersicht fort, woraus zu entnehmen ist, daß die Gehalte der Beamten und Bediensteten in den Kreisen im Ganzen nicht nur keine auf die gestiegenen Preise besonders Rücksicht nehmende Erhöhung erhalten haben, sondern auch nicht einmal vollständig mit der Vermehrung der Geschäfte, beziehungsweise den Roheinnahmen im Verhältnisse geblieben sind.

Jahrgang.	Rohertrag der Einnahmen.	Besoldungen der Beamten und Bediensteten in den Kreisen. (Generalpost- direktion nicht inbegriffen.)	Verhältniß der Roheinnahmen zur Besoldung.
	Fr.	Fr.	Procente.
1849	4,898,327	901,640	18,4
1850	5,188,871	962,187	18,5
1851	5,686,367	983,005	17,3
1852	6,514,634	1,053,906	16,0
1853	7,033,503	1,111,999	15,7
1854	7,425,794	1,244,185	16,75
1855	7,713,587	1,305,854	16,93
1856	8,363,128	1,372,948	16,41

Die Postverwaltung kann nun, selbst wenn sie nur auf den frühern Stand des Quotienten von 17 bis 18 % gehen wollte, in der Besol-

dungsverwendung immerhin einen entschiedenen Schritt vorwärts thun, ohne den Ansaß der Besoldungen zu hoch zu stellen.

Die Postverwaltung ist durch fortwährende Begehren nicht nur um neue Fahrpostkurse, sondern um Vermehrung von Boten- und Briefträgerkursen (auf dem Lande wie in den Städten) in Anspruch genommen, und weitaus der größte Theil der Besoldungszunahme fällt auf wirkliche neue Dienstleistungen. An rascherem Fortschreiten in den wünschbaren Verbesserungen ist die Postverwaltung lediglich durch die Besorgniß zu starker Belastung des Postbudget gehindert, da wegen der außerordentlichen Ausdehnung dieses Dienstzweiges die erforderlichen Verwendungen einen sehr beträchtlichen Maßstab annehmen.

Bereits sind in denjenigen entlegenen Gegenden, wo bisher nur zwei Briefträgergänge wöchentlich bestanden, deren drei erstellt, und in andern Gegenden, die wöchentlich 3- und 4maligen Gänge auf 5-, 6- und 7malige in der Woche vermehrt worden.

Der Verkehr an Briefen, Fahrpoststücken, Nachnahmen und Zeitungen hat so beträchtlich zugenommen, daß wir in der nächsten Zeit die Austheilung der Postgegenstände an die Adressaten in das Domizil als ein Haupterforderniß der Dienstverbesserung erachten und demnach genöthigt sein werden, hiefür in dem Voranschlage bedeutende Kreditbewilligungen zu verlangen. Wir haben auch mit verbesserter Organisation des Ortspostdienstes in einigen Städten begonnen und werden fortfahren, allmählig diese Dienstserweiterungen auch in andern größeren Verkehrsorten in Ausführung zu bringen.

Kautionen.

Die Kautionen der Beamten und Bediensteten sind durch reglementarische Vorschriften genügend geordnet.

Auf die Frage einer frühern Extradition der Bürgscheine kommen wir jetzt um so weniger zurück, als die bestehenden Bestimmungen zu keinen erheblichen Anständen geführt haben und die praktische Ausführung der nunmehrigen Normen, die im Ganzen die Kautionsleistungen wesentlich erleichtern, sich allgemeinen Eingang verschafft hat.

Alle Kautionen werden demalen in begränzten Summen geleistet, wofür die nachstehenden Summen gelten:

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Ablagen, Boten, Briefträger, Vater, Büreaudiener etc. | Fr. 1,000—2,000 |
| 2. Traininspektoren, Telegraphisten und Posthalter, wie Postkommis, deren Besoldung Fr. 600 nicht übersteigt | " 3,000—6,000 |
| 3. Posthalter und Postkommis größerer Bureaux, mit Besoldung über Fr. 600 | " 6,000—10,000 |
| 4. Kreispostdirektoren, Kontrolleure, Adjunkte | " 10,000—20,000 |
| 5. Kreispostkassiere | " 30,000. |

Augenscheinlich erschöpfen diese Summen nicht den Umfang der möglichen Verantwortlichkeit oder den Belang jener Werthe, welche diesen Beamten und Bediensteten vorübergehend anvertraut werden, und dennoch haben wir uns schon mehrfach die Frage gestellt, ob die Kautionsbeträge nicht zu hoch bemessen seien.

Die Postverwaltungen anderer Staaten, bei gleicher Verantwortlichkeit und höheren Besoldungen der Beamten, fordern meistens weit geringere Kautionen, besonders wo dieselben in Realitäten geleistet werden müssen. Die Einführung von Realkautionen, die allerdings eine bedeutende Ermäßigung der Summe voraussetzen würde, könnte nur nach Aufstellung eines Bundesgesetzes über die Behandlung der Amtsbürgschaften erfolgen; da wegen den bedeutenden Abweichungen der Zivilgesetze der Kantone über Realkautionen oder Faustpfänder die Postverwaltung sehr unsicher berathen wäre.

Diejenige Verwaltung, welche ihre Beamten ernannt und beaufsichtigen soll, hat übrigens billigerweise auch einen Theil der Wechselfälle, welche durch Fahrlässigkeit oder Untreue der Beamten sich ergeben können, zu übernehmen, und es liegt ein nicht geringer Grad von Härte darin, für Verluste und Nachtheile, die theilweise als Folge eines Mißgriffs in der Wahl der Person des Beamten oder des Mangels an Ueberwachung erscheinen können, Privaten zum Erfaze anzuhalten, die meistens ohne Aussicht auf Gewinn aus einer Humanität als Bürgen sich verpflichtet haben.

C. Geschäftsgang und Disziplin.

In andern Zweigen der Staatsverwaltung tritt der Beamte, mehr oder weniger mit administrativer Autorität ausgerüstet, leitend und übergeordnet auf; bei dem Post- und Telegraphendienste hingegen ist derselbe lediglich als Organ zu Dienstleistungen hingestellt, die der Staat dem Publikum anbietet, und es werden daher an denselben Ansprüche auf Unterordnung und Dienstwilligkeit gerichtet, die anderwärts nicht vorkommen.

Den Kreispostdirektionen und andern inspizirenden Beamten ist diesfalls fortwährend die fleißige Ueberwachung zur Pflicht gemacht, und die speziellen Jahresberichte, so wie die Rechnungen der Kreise weisen nach, daß von den disziplinarischen Strafen ein sehr ausgedehnter Gebrauch gemacht worden ist.

In Fällen, wo grobe Fahrlässigkeiten oder Vergehen zum Vorschein gekommen, ist die Entlassung aus dem Dienste und beziehungsweise außerdem noch die Verzeigung bei den kantonalen Gerichten zur Untersuchung und weiterer Bestrafung verfügt worden. Außer dem Kreise Luzern sind in allen Postkreisen Fälle von Entlassungen, mit oder ohne Strafverzeigung, vorgekommen, und zwar einfache Entlassungen 28, und Entlassungen mit gleichzeitiger Verzeigung an die Kantonalbehörden 8.

Ordnungsstrafen sind theils vom Postdepartemente, theils von den Kreispostdirektoren verfügt worden, über deren Geldbetrag unter den Rechnungsergebnissen nähere Angabe folgt.

Im Kreise Genf	5	Im Kreise Luzern	—
Lausanne	46	Zürich	49
Bern	100	St. Gallen	122
Neuenburg	34	Ghur	15
Basel	78	Vellenz	12
Narau	152		

Es wäre jedoch unrichtig, aus dem numerischen Verhältnisse dieser Bestrafungsfälle auf den Grad von Leistungen oder vorkommender Färlähigkeiten schließen zu wollen, da hiebei außer ganz zufälligen Verumständlungen auch die größere oder geringere Energie und Thätigkeit oder übertriebene Gutmüthigkeit der Aufsichtsbeamten entscheidend einwirkt.

In der organischen Stellung der Postbeamten ist keine Veränderung eingetreten.

Die Bundesversammlung hatte bei Anlaß der Berathung des Budget für das Jahr 1857 die Einladung an uns erlassen:

„Der Bundesrath wolle in Erwägung ziehen, ob es nicht zweckmäßiger wäre, für die Lokalpostbüreaux je nach Maßgabe der Arbeit eine Besoldung im Allgemeinen auszusetzen, und dem betreffenden Beamten die Beschaffung der erforderlichen Aushilfe unter geeigneter Verantwortlichkeit selbst zu überlassen.“

Der Aushilfsbedarf der Postbüreaux ist je nach der Art des Dienstes äußerst verschieden. Man hat daher, ohne sich zum Voraus an eine beengende Regel zu binden, nach Maßgabe der speziellen Bedürfnisse der Postbüreaux die Aushilfe bald durch Abweichung einer Entschädigung an den Postbeamten, bald durch Beigabe eines zweiten Beamten verfügt, und es hat sich im Verlaufe der Verwaltung als praktische Regel festgestellt:

- 1) daß bei denjenigen Postbüreaux, wo nur wegen einzelner Stunden des Tages oder nur wegen geringern Nachtdienstes eine Nachhilfe nothwendig war, dieselbe einem Privatangestellten übertragen wurde, zu dessen Entschädigung der Beamte eine Vergütung aus der Postkasse empfing;
- 2) daß hingegen bei solchen Postbüreaux, wo die Nachhilfe mehr andauernd sein muß und die Gewandtheit, Autorität eines befähigten Mannes in Anspruch nimmt, so daß dieselbe nur gegen eine ordentliche Beamtenbesoldung erhältlich ist, ein zweiter Beamter zc. angestellt wurde.

Jeder dieser Behelfe hat seine eigenthümliche Licht- und Schattenseite.

Die Verwendung bloßer Privatgehilfen gewährt der Postverwaltung die Bequemlichkeit, in Fällen von Dienstfehlern, Verlusten oder Veruntreuungen zc. sich ohne Unterschied nur an den Postbeamten halten zu können, und alle Reibungen des Personals über Theilung der Arbeit und Verantwortlichkeit vermeiden zu sehen. Auch können die Entschädigungen an die Posthalter für die Privataushilfe gewöhnlich niedriger gestellt werden, als die Gehalte zweiter Beamter.

Die Anstellung eines zweiten Beamten ist hingegen aus nachstehenden, Gründen empfehlenswerth:

- a. Es wird hiedurch eine wechselseitige Kontrolle zwischen dem ersten und zweiten Beamten erreicht.
- b. Bei Privatgehilfen tritt zu häufiger Wechsel ein.
- c. Die Privatgehilfen haben weder gegenüber dem Publikum, noch gegenüber den Briefträgern, Boten, Ablagehaltern, Kondukteuren, Pakern u. die wünschbare Autorität.
- d. Ihnen muß gleich den Postbeamten die Besorgung des Postdienstes anvertraut werden, ohne daß sie eine verantwortliche amtliche Stellung haben, so daß bei Klagen über Verletzungen des Postgeheimnisses u. dieselben nicht direkt belangt werden können.

Eine wirkliche Belangung des Posthalters für Widerhandlungen von Privatgehilfen ist unzureichend, und kann lediglich nur bezüglich pekuniärer Interessen Platz greifen.

- e. Die Posthalter verwenden die ihnen verabsolgte Gehilfenvergütung selten vollständig für diesen Zweck; die Leistungen der Privatgehilfen sind daher meist von geringem Belang, da zu sehr auf Wohlfeilheit der Leistungen gesehen wird.
- f. In Fällen von Abwesenheit des Posthalters (durch Krankheit, Militärdienst u.) ist ein zweiter Beamter zur Vertretung besser geeignet als ein Privatgehilfe.

Durch solche Rücksichten geleitet, haben wir die Aushilfe durch besondere, von der Postverwaltung bezahlte und angestellte Beamte besorgen lassen in den Postbüreau: Altdorf, Baden, Biel, Chaux-de-Fonds, Frauenfeld, Freiburg, Glarus, Lenzburg, Lieshal, Locle, Lugano, Olten, Payerne, Pruntrut, Rheineck, Rorschach, Sitten, Solothurn, Thun, Visis, Wattwil, Winterthur, Yverdon, Zofingen.

Dem Postbeamten haben wir dagegen die Beziehung der Aushilfe gegen eine mäßige Entschädigung übertragen in den Postbüreau: Burgdorf, Chiasso, Delémont, Fleurier, Herisau, Morges, Locarno, Morfee, Rapperswil, St. Immer, Unterseen, Wyl.

Eine allgemeine bindende Regel erachten wir auch für die Zukunft als durchaus unzulässig und für die gute Besorgung des Postdienstes sehr nachtheilig.

D. Posttagen.

Seit Erlaß des Posttaxengesetzes vom 25. August 1851 sind in den Bedürfnissen, dem Umfang und den Mitteln des Postverkehrs Fortschritte eingetreten, mit welchen die bisherigen Posttaxen größtentheils nicht mehr in richtigem Verhältnisse stehen. Zwar ist die Schweiz im Vergleich zu andern Staaten auch hierin an Verbesserungen nicht zurückgeblieben, indem die schweizerischen Posttaxen im Ganzen diejenigen anderer Staaten nicht übersteigen. Allein unser Taxsystem ist noch nicht einfach und faßlich ge-

nug für das Publikum und erfordert zu viel Manipulation und Kontrolle durch die Beamten. Zudem ruft der theilweise Transport der Postsendungen auf den Eisenbahnen einer Revision, die wir kaum lange mehr verschoben können. Als wünschbar und theilweise als unumgänglich nothwendig erscheint namentlich:

- 1) Die Einführung der Einheitstaxe, mit einer einzigen Ausnahme für die Lokalpost.
- 2) Begünstigung der Frankatur.
- 3) Erhöhung des Gewichts des einfachen Briefes auf ein Loth.
- 4) Ermäßigung der Taxe für Drucksachen unter Band.
- 5) Geringere Taxe für Fahrpoststücke von größerem Gewicht und höherem Werth.
- 6) Einfacheres Progressionsystem für Entfernung, Werth und Gewicht.

Wir müssen uns hier auf diese kurzen Andeutungen beschränken, sind aber mit Sammlung der nöthigen Materialien beschäftigt und werden nicht ermangeln, in geeigneter Zeit der Bundesversammlung die nöthigen Vorlagen zu machen.

E. Portofreiheit.

Den meisten Schwierigkeiten in Vollziehung der gesetzlichen Bestimmungen über die Portobefreiung begegnet die Postverwaltung fortwährend auf dem Felde der amtlichen Portofreiheit, worüber unser vorjähriger Bericht bereits einläßlich sich verbreitet hat.

Oft wurde die amtliche Portofreiheit in Anspruch genommen, wo die Befugniß hiezu nach richtiger Auslegung des Gesetzes (Bundesgesetz vom 5. August 1852) nicht vorhanden war, weil die Korrespondenz, wenn auch von amtlicher Stelle ausgehend oder an solche gerichtet, Privatinteressen und nicht Staatssache betraf. Ein entschiedenes Einschreiten dagegen blieb zwar nicht ohne Erfolg, führte jedoch zugleich zu vielfachen Reklamationen kantonaler Behörden, wobei der Postverwaltung nur zu leicht eine engherzige Fiskalität oder ungeeignete Strenge zum Vorwurfe gemacht werden wollte.

Mehrfache nicht entschuldbare Uebertretungen von Seite untergeordneter kantonaler Beamten sind durch postamtliche Erhebungen konstatirt worden; gleichwol begnügte sich die Postverwaltung meist mit bloßer Nichtanerkennung der Portobefreiungsansprüche, mit Taxbelegung und Verwarnung.

Um namentlich den vormals theilweise in größerer Ausdehnung bestandenen amtlichen Portobefreiungen gegenüber die Grenzen der Befreiungen in Amtssachen möglichst weit zu ziehen, hat man den Umfang der Briefpost, auf deren Sendungen die amtliche Portofreiheit beschränkt ist, nunmehr bis auf 4 Pfund ausgedehnt, wodurch den Behörden die Benützung für amtliche Aktensendungen u. dgl. ermöglicht ist. Eine weitere Erstreckung des Gewichts würde nicht nur dem Begriffe der Briefpost ganz

entgegen stehen, sondern auch in Betracht des Uebergangs des Posttransports an die Eisenbahnen nicht thunlich sein. In dem Umfang dieser 4 Pfund sind nach Art. 33 d des Poststarengesetzes auch die Paketsendungen ohne Werthangabe an und von schweizerischen Militärs im Dienst zum Gratistransport begriffen worden, wodurch die Postwägen in den Monaten Dezember, Januar und Februar 18⁵⁶/₅₇ einen sehr bedeutenden, selbst lästigen Zuwachs an Ladung erhalten haben. Um so weniger konnte dem von den Militärkommandos hin und wieder gestellten Begehren um weitergehende, allgemeine Unentgeltlichkeit des Posttransports von Militäreffektensendungen entsprochen werden, zumal die Postkasse als Folge der wegen sehr schwieriger Bestellung von Postgegenständen an die im Felde stehenden Milizen entstandenen Verluste mehrfache Entschädigungen zu leisten hatte.

F. Postregal.

In Festhaltung des Regals eines regelmäßigen periodischen Personentransportes begegnet die Postverwaltung einigen Schwierigkeiten, indem es oft schwer ist, zu ermitteln, ob die mit der Post in Konkurrenz tretenden Privatunternehmungen als regelmäßig periodische betrachtet werden müssen, und in diesem Falle, ob sie auch als wirkliches Bedürfnis für das Publikum erscheinen. Mit Rücksicht auf die erheblichen Vermehrungen der Kurse und der steigenden Auslagen für die Pferdelieferungen haben wir uns verpflichtet erachtet, auf einigen Verbindungslinien, wo die postalische Bedienung ausreicht, Konzessionen zu Privatombibusfahrten nicht zu erteilen oder durch angemessene Fahrordnungsbedingungen die Konkurrenz mit den Postwägen zu vermeiden. Weniger Schwierigkeiten bietet die Handhabung des Postregals in Bezug auf den Transport von Briefen und Fahrpoststücken dar. Mäßige Taxen, Sicherheit und Pünktlichkeit in der Bestellung sind die besten Garantien gegen unbefugte Konkurrenz von Privaten. Die wenigen Fälle, die zur Bestrafung Anlaß gaben, betrafen, außer 4 Fällen von unbefugtem Personentransport, den Einschluß von Briefsammlungen in Fahrpostsendungen, die Benutzung schon entwertheter Frankomarken und Mißbrauch der Portofreiheit. Die Bußen, die wegen Verletzung des Postregales ausgesprochen wurden, betragen:

im Postkreis	Basel	Fr.	50. —
"	"	"	101. —
"	"	"	104. —
"	"	"	265. 85
"	"	"	45. —
"	"	"	12. —
"	"	"	40. —

Im Ganzen Fr. 617. 85

Klagen über Verletzung des Postheimnisses kamen nicht selten zur Kenntniß der Postbehörden, und wenn irgend ein Anhaltspunkt für den

Untersuch vorlag, so wurde auch sogleich eingeschritten. Gleichwol liegt nur ein einziger Fall vor, wo die Verletzung wirklich konstatiert werden konnte, worauf auch Entlassung des Beamten aus dem Postdienst und Bestrafung durch das Gericht erfolgte.

Im Postkreise Neuenburg kamen in neuester Zeit drei Fälle vor, in welchen die Postverwaltung der Verletzung des Postgeheimnisses beschuldigt wurde. In allen Fällen hat indessen die administrative Voruntersuchung eine vollständige Rechtfertigung der Postverwaltung erlangt und konstatiert, daß die bezüglichen Brieföffnungen Drittpersonen zur Last fallen.

G. Kurswesen.

1. Kursveränderungen.

Die successive Eröffnung mehrerer neuen Eisenbahnstrecken und die steigende Frequenz der Postreisenden haben bedeutende Aenderungen in den Postkursen hervorgerufen, die in den regelmäßigen Gang der Posten öftere Störungen bringen, und um so unangenehmer erscheinen, als sie nur vorübergehend sind, und je nach der Ausdehnung des Netzes und den von den Eisenbahnverwaltungen festgesetzten Fahrtenplänen neuen Modifikationen unterliegen. Am Ende des Jahres 1856 waren nachstehende Bahnstrecken, deren Gesamtlänge 67 Wegstunden beträgt, dem Betriebe übergeben:

Morsee und Lausanne nach Yverdon,
 Aarburg-Aarau,
 Basel-Sissach,
 Olten-Emmenbaum bei Luzern,
 Brugg-Romanshorn,
 Winterthur-Norschach und
 Wallisellen-Aster.

In Konkurrenz mit unsern Postkursen trat auch die großherzoglich badische Bahn von Basel nach Waldshut.

Es ist von einer Seite getadelt worden, daß wir die Posten auch bei ganz kurzen Strecken auf die Eisenbahn verlegten. Hätte diese Verlegung nicht stattgefunden, so wäre der Tadel auf der andern Seite erfolgt; denn während bei den Einen der Gewinn an Zeit und Geld vorzieht, erscheint bei den Andern die Bequemlichkeit, in warmer Ete sitzen zu bleiben und sich um das Gepäc nicht weiter bekümmern zu müssen, überwiegend. Einträglichler für die Postverwaltung erscheint es jedenfalls, auf die Konkurrenz mit den Eisenbahnen zu verzichten, in sofern die Koinzidenz in den Fahrtenplänen erzielt werden kann und die Eisenbahngesellschaften sonst für den Posttransport billige Bedingungen stellen. Aus diesen Rücksichten waren wir genöthigt, die Nachtwägen von Basel nach Bern und Luzern, von Brugg nach Neuenburg und Bern, und im Winter auch denjenigen von Orbe nach Lausanne neben den theilweise vollendeten Eisenbahnen laufen zu lassen, und ausnahmsweise mußte auch der Neuenburg-Zürich Tagwagen

auf der Route von Olten nach Aarau neben der Eisenbahn beibehalten werden. Auf der Route Basel-Zürich, wo bis Stein zwei Postkurse zu gleicher Zeit neben einander laufen, der eine über Säkingen mit der Eisenbahn, der andere über Rheinfelden mit dem Postwagen, gibt der größere Theil der Postreisenden der Eisenbahnlinie den Vorzug, was wol beweist, daß diejenigen nicht Recht haben, die der Meinung sind, die Post sollte für so kurze Strecken mit den Eisenbahnen nicht in Verbindung treten.

In Folge der nothwendig gewordenen Veränderungen sind im Laufe unsers Berichtsjahres mehrere Kurse neu errichtet, einige modifizirt und andere ganz aufgehoben worden:

a. Neu errichtete Jahreskurse mit täglichen Fahrten	31
b. Neue Sommerkurse	7
c. Neu errichtete Omnibusdienste	9
d. Ausgedehnte Postkurse	8
e. In Bezug auf Richtung oder Bespannung veränderte Kurse zählen wir	13
f. Dagegen erscheinen als abgekürzte Postkurse in Folge der Eröffnung der Eisenbahnen	16
g. als in der Bespannung reduzirt	12
h. als ganz aufgehoben	23

Eine besondere Erwähnung verdient hier der aufgehobene und am Ende des Jahres wieder eingeführte Chablaiskurs zwischen Genf und St. Moriz. Dieser Kurs, der in frühern Jahren der Postverwaltung einen jährlichen Verlust von wenigstens Fr. 14,000 (die Kosten für Kondukteure und Wägen eingerechnet) verursachte, war auf einen Vertrag mit der sardinischen Regierung gegründet, nach welchem wir zu dem eigenen Verluste noch einen Beitrag von Fr. 4201. 36 an Staatsgebühren entrichten mußten. Daß wir nun für die Bedienung eines fremden Gebietes so große Opfer bringen sollen, schien uns in so hohem Grade unbillig, daß wir uns veranlaßt sahen, den Vertrag aufzukündigen, den Dienst nur noch auf unserm Gebiete von St. Moriz nach St. Gingolph zu besorgen und die Verbindung des Kantons Wallis mit Genf über schweizerisches Gebiet herzustellen. Begreiflicherweise veranlaßte diese Aenderung mehrfache Reklamationen nicht nur von Genf und Wallis, sondern auch von den Bewohnern des Chablais, so daß sich die sardinische Regierung zu einer Verständigung herbeiließ, nach welcher nun ein Privatunternehmer gegen eine jährliche Entschädigung von Fr. 8000, woran die sardinische Postverwaltung der Schweiz Fr. 6600 vergütet und den Dienst zwischen Genf und St. Gingolph im Anschlusse mit dem schweizerischen Postkurse von St. Gingolph nach St. Moriz besorgt, so daß unser Verlust auf dem sardinischen Gebiet, abgesehen von dem Gewinn auf Briefen und Fahrpoststücken, nur noch Fr. 1400 beträgt.

2. Anzahl der Postkurse.

Die Anzahl der Postkurse, deren Passagierertrag zu Gunsten der Postverwaltung erhoben wird, betrug im Jahr 1855 . . . 216

Vermehrung im Jahre 1856 :

a. Jahreskurse	26	
b. Sommerkurse	2	
c. zu Jahreskursen erhobene Sommerkurse	4	
d. Omnibusdienste	6	
	38	
Davon ab als aufgehoben	28	
bleiben	10	
Stand der Kurse im Jahre 1856	226	

Die Zahl der anderweitigen Lokaldienste, deren Ertrag vertragsgemäß durch die Unternehmer erhoben wird, und sonstige Transportleistungen ohne Personenbeförderung, beträgt im Jahr 1856 18

Total: 244

3. 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 1855 an Wegstunden befahren :

	In den Jahren	
	1855	1856
	Wegstunden.	
3 Mal täglich oder mehr	165	118
2 " "	353	348
1 " "	661	656
im Sommer täglich, im Winter 3 Mal wöchentlich	23	—
im Winter täglich, im Sommer 3 Mal wöchentlich	6	—
3 Mal wöchentlich	21	21
2 Mal	5	—

Auch im Berichtsjahre ist eine namhafte Vermehrung in den Kartierungen eingetreten. Für die Ueberlieferung der Brief- und Fahrpostgegenstände können nämlich nicht alle Büreaux in direkten Verkehr mit einander gesetzt werden, sondern es werden in der Regel den Hauptpostbüreaux die Sendungen für mehrere untergeordnete Büreaux zuartirt, welche Erstere alsdann die Umspedition und die Weiterbeförderung der betreffenden Brieffschaften und Fahrpostgegenstände an die Letztern zu besorgen haben. Da aber diese Manipulation immer mit einem größern oder geringern Zeitaufwande verbunden ist, so kommt der Fall sehr oft vor, daß die betreffenden

Sendungen nicht mit der gleichen, sondern erst mit der darauf folgenden oder mit der zurückfahrenden Post an ihre Bestimmung befördert werden können, wodurch in der Ueberlieferung der Postgegenstände für die untergeordneten Büreaux ein Zeitverlust eintritt. Um diesem Uebelstande so viel als möglich entgegen zu treten, sah man sich, wie aus nachstehender Zusammenstellung erhellt, zur Einführung einer größeren Anzahl Brief- und Fahrpostkartenschlüsse, d. h. eine größere Anzahl Büreaux in gegenseitigen unmittelbaren Verkehr zu setzen, veranlaßt. Diese Vervollkommnung in der Versendungsweise der Postgegenstände war einerseits für das Publikum der betreffenden Ortschaften von großem Vortheile, erheischte aber auf der andern Seite wegen der Zunahme der Anzahl der Kartirungen auf den betreffenden Büreaux auch eine Vergrößerung des Personalbestandes, oder Erhöhung der Gehalte.

4. Kartenschlüsse.

Bestand der Briefpaketschlüsse.

Im Jahr 1856 betrug die Zahl derselben	7,292
" " 1855 " " " "	6,827
Vermehrung	465

Bestand der Fahrpostkartenschlüsse.

Im Jahr 1856 betrug die Zahl derselben	6,499
" " 1855 " " " "	6,012
Vermehrung	487

Diese Kartirungen werden von 476 Postbüreaux unterhalten, welche mithin täglich 7,292 Briefpakete und 6,499 Fahrpostkarten absenden, und ungefähr eben so viele empfangen.

Im Jahr 1853 bestanden nur 5,988 Briefpakete und 5,059 Fahrpostkartenschlüsse.

5. Bestand der Postführungsverträge.

Es wurden im Laufe des Berichtsjahres 308 neue Verträge abgeschlossen und 565 giengen mit Einschluß der Supplementsverträge gültig auf das Jahr 1857 über. Dieser Totalbestand zerfällt in 448 auf unbestimmte Dauer und in 117 auf bestimmte Dauer abgeschlossene Verträge. Letztere haben sich im Berichtsjahre um 36 vermehrt, während der Totalbestand im Vergleich zum vorhergehenden Jahre um 19 abgenommen hat, was sich aus der großen Zahl aufgehobener Kurse und Stationen erklärt.

Es ist nun zum ersten Male der Fall eingetreten, daß die Zahl der auf Ermäßigung zielenden Postführungsverträge, bei unveränderten Leistungen der Unternehmer, der Anzahl derjenigen beiläufig gleichkommt, welche eine erhöhte Kurzzahlung ohne entsprechende Mehrleistung zur Folge haben.

Fühlbarer dagegen war die Rückwirkung der im Jahr 1855 abgeschlossenen, auf Erhöhung der Kurzzahlungen zielenden Vertragsabschlüsse, worüber der Ausweis über Vermehrung und Verminderung der Transportkosten den besten Aufschluß gibt.

Die Haferpreise sind im Jahre 1856 bedeutend gefallen, und es kann der Durchschnittspreis mehrerer Märkte, und alle Monate des Jahres in einander gerechnet, zu Fr. 15 per Malter von 140—150 Pfund angenommen werden, während der Normalpreis vor dem Jahre 1853 nur 10—11 Franken betrug. Dem ungeachtet mußten an 13 Unternehmer die Haferzulagen fortbezahlt werden, indem an den betreffenden Lokalitäten mit Sicherheit vorauszusehen war, daß wegen entschiedenem Mangel an Konkurrenz das Ergebnis einer allfälligen Postführungsausreibung ein allzu ungünstiges im Vergleich mit den bezahlten Haferzulagen gewesen wäre.

Im Jahre 1855 beliefen sich diese Zulagen auf die Summe von Fr. 140,556. 20 auf 142 Unternehmer vertheilt. Im Berichtsjahre dagegen wurde an 13 Unternehmer an Zulage bezahlt " 25,188. — wobei zu bemerken ist, daß von diesen 13 Kurzführern 10 der Walliseroute angehören, welche während der beiden früheren Theuerungsjahre 1854 und 1855 keine Haferzulagen erhalten und auch keine Verträge gekündet hatten.

Ungeachtet der zahlreich eingelangten Gesuche von Seite der im Berichtsjahre nicht bedachten Postpferdehalter, und trotzdem die Heupreise eine seltene Höhe erreicht hatten (Stand der Preise im IV. Quartal 1856 Fr. 42. 91 per Klafter), gelang es somit der Postverwaltung, eine Mindeerausgabe von Fr. 115,368. 20 gegenüber dem Jahre 1855 zu erzielen.

6. Vergleichung des Ertrages an Reisenden und Fahrpoststücken mit den Transportkosten und dem Postmaterial.

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

Einnahmen im Jahr 1855.

Ertrag der Reisenden	Fr. 3,674,505. 06	
" " Pakete	" 1,435,221. 11	
	<hr/>	Fr. 5,109,726. 17

Ausgaben im Jahr 1855.

Transportkosten	Fr. 4,330,409. 39	
Postmaterial	" 434,929. 09	
	<hr/>	" 4,765,338. 48

Mehreinnahmen im Jahr 1855	Fr. 344,387. 69
----------------------------	-----------------

Einnahmen im Jahr 1856.

Ertrag der Reisenden	Fr. 4,032,921.	54
" " Paquete	" 1,626,652.	74
		<u>Fr. 5,659,574. 28</u>

Ausgaben im Jahr 1856.

Transportkosten	Fr. 4,454,310.	65
Postmaterial	" 461,768.	20
		<u> " 4,916,078. 85</u>

Ueberschuß an Einnahmen im Jahr 1856 . . . Fr. 743,495. 43.
 Folglich fällt der Vergleich zum Jahr 1855 günstiger aus um den Betrag von Fr. 399,107. 74, oder weit mehr als das Doppelte des Einnahmen-Ueberschusses vom Jahr 1855.

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

Im Jahr 1855.

Transportkosten	Fr. 4,330,409.	39
Ertrag der Reisenden	" 3,674,505.	06
Ausfall auf dem Personentransport		<u>Fr. 655,904. 33</u>

Im Jahr 1856.

Transportkosten	Fr. 4,454,310.	65
Ertrag der Reisenden	" 4,032,921.	54
Ausfall auf dem Personentransport		<u> " 421,389. 11</u>

Der Vergleich mit dem Ergebnis des vorigen Jahres gestattet sich somit günstiger um die Summe von Fr. 234,515. 22, während das Ergebnis von 1855, verglichen mit dem des Jahres 1854, einen Rückgang erzeugte von Fr. 389,224. 32.

Dieses günstige Resultat beruht hauptsächlich auf folgenden Gründen:

1. Wurden die Hafenzulagen, wie vorerwähnt, im Berichtsjahre nur noch im Verhältniß von 5 zu 28 Franken bezahlt.
2. Waren die Kosten für neue Kurseinrichtungen im Jahre 1855 beläufig dreimal stärker, als die durch verfügte Reduktionen erwachsene Kostenverminderung, während im Berichtsjahre die Kosten für neue Postverbindungen und sonstige Kursverbesserungen durch die in Folge abgefürzter, reduzierter und aufgehobener Kurse entstandene Kostenverminderung im Gleichgewicht erhalten werden konnte.

3. Erreichte der Betrag der im Jahr 1856 erhöhten Kurszahlungen (ohne Mehrleistung von Seite der Unternehmer) nicht die Hälfte der im vorigen Jahre eingetretenen Vermehrung, während der Verlauf der auf Ermäßigung zielenden Verträge den des Jahres 1855 um mehr als das Doppelte übersteigt.
4. Nahm die Frequenz der Reisenden in weit höherem Maße zu, als die Kurskosten und die Ausgaben für neu angeschafftes Postmaterial sich vermehrten.

7. Zahl der Fuhrwerke.

An postamtlichen Wägen und Schlitten wurden in Kurs gesetzt im

Jahr	1855.	1856.
a. Wägen.		
mit 2 bis 16 Plätzen zu Jahreskursen	332	354
" 6 " 16 " zum Sommerdienst	79	36
im außerordentlichen und Beiwagendienst	259	325
	<u>Total: 670</u>	<u>715</u>
b. Schlitten	339	349

8. Zahl der Pferde.

Zur Postführung im regelmäßigen Dienst waren erforderlich:

im Jahr 1855 2025 Pferde,
 " 1856 1990 "

Ferner zum außerordentlichen und Beiwagendienst
 im Jahr 1855 1760 Pferde,
 " " 1856 1850 "

Ferner zählten wir im Jahr

	1855.	1856.
an Stationen, täglich 1 oder mehrere Mal befahren	452	461
an Postpferdhaltern	267	256
an Postkationen	778	710

9. Extraposten.

Die Einnahmen für beförderte Extraposten belaufen sich, laut beiliegender Tabelle (Beilage Nr. 4), nach den Postkreisen zusammengestellt:

im Jahr 1856 auf Fr. 129,724. 50
 " " 1855 " " 132,168. 58

Es ergibt sich somit eine Mindereinnahme von Fr. 2,444. 08

Bezüglich dieses Minderertrages kommen die schon im verflossenen Jahre angeführten Gründe zur Geltung. Je weiter die Eisenbahnbauten voranschreiten und die vollendeten Linien dem Betriebe übergeben werden, je mehr wird sich der Ertrag der Extraposten reduzieren, da nun in äußerst seltenen Fällen die Extrapostbeförderung von Reisenden in Anspruch genommen wird, wenn auf der gleichen Strecke die Eisenbahn benutzt werden kann.

Beförderte Extraposten.											Ne- lais.	Zahl der einge- spannten Pferde.	Gesamtbetrag der bezogenen Entschädigungen.
Postkreis.	1853.			1854.			1855.				1856.		
	Pferde.	Franken.	Rpn.	Pferde.	Franken.	Rpn.	Pferde.	Franken.	Rpn.		Pferde.	Franken.	Rpn.
Genf	3,251	12,138	—	2,919	10,682	—	3,029	11,006	50	4	2,134	7,946	—
Lausanne	9,386	42,188	—	8,798	41,305	50	6,641	31,903	—	28	4,883	23,571	50
Bern	2,040	12,827	—	1,751	10,513	50	1,872	10,993	—	11	1,678	9,734	—
Neuenburg	1,022	5,712	50	1,076	6,036	—	874	5,179	—	14	580	3,371	—
Basel	1,057	5,020	50	1,820	7,587	50	1,175	5,749	50	10	1,416	7,476	50
Narau	550	2,484	—	847	3,882	—	667	3,085	50	8	662	3,412	50
Luzern	897	5,996	—	1,223	10,007	—	997	7,532	—	9	654	5,832	50
Zürich	1,136	8,549	—	949	6,983	50	689	5,574	50	9	514	3,636	50
St. Gallen	1,666	7,064	—	2,161	9,383	—	1,659	7,886	—	22	2,840	12,091	—
Chur	1,992	12,394	—	1,752	10,003	50	2,549	16,651	—	8	3,828	23,121	50
Vellenz	1,013	7,007	50	1,494	11,364	—	1,127	7,889	50	10	1,507	11,158	50
	24,010	121,380	50	24,490	127,747	50	21,279	113,449	50		20,696	111,351	50
Postkonstruktionsgelber		20,153	—		21,077	25		18,719	08			18,378	
Zusammen		141,533	50		148,820	75		132,168	58			129,724	50

H. Beziehungen zu andern Verwaltungen.

Mit auswärtigen Postverwaltungen von 6 angränzenden und 4 weiter entfernt liegenden Staaten bestehen Staatsverträge, die in unserm Berichtsjahre keine Aenderung erlitten. Dieselben enthalten jedoch nur die Grundlagen der gegenseitigen Postverhältnisse und überlassen der Vollziehung, was die öftern Aenderungen der Dienstorganisation, der Kurse und der Behandlung der Postsendungen nothwendig machen. Solche Vollziehungsanordnungen sind entweder durch Verkommnisse unter den Verwaltungen oder auch bloß durch die Korrespondenz getroffen werden.

Einer besondern Erwähnung werth erscheinen :

1. Die Ausdehnung der ermäßigten Taxe für Drucksachen jeder Art nach und von Großbritannien und den überseeischen Ländern durch Frankreich.
2. Die Herausgabe von Uebersichten der Briefpostverbindung nach den überseeischen Ländern.
3. Die nähere Regulirung der Versendung von Messageriestücken nach Frankreich über Basel mit der französischen Ostbahn, mit Inbegriff der Maßnahmen.
4. Die gegenseitige Anerkennung der Brieffrankomarken im Verkehr mit den auswärtigen Staaten und die Verständigung über Behandlung ungenügend frankirter Briefe.
5. Die Erlassung von Vorschriften über Versendung von Fahrpoststücken nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika.
6. Die Erstellung eines Postbotenkurses zwischen Münster und Mals zur unmittelbaren Verbindung des Münsterthales mit dem Tyrol, auf 1. Juli 1856, und Einleitung von Unterhandlungen für Erstellung einer direkten Postbotenverbindung zwischen dem Münsterthale und Bormio über den Umbrailpaß.

Mit den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen stehen wir in den eingreifendsten, wegen Erweiterung der Betriebsstrecken öfterer Abänderungen unterworfenen Vertragsverhältnissen, denen die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852, Art. 8 zunächst als Grundlage dienen.

Die Postverwaltung beabsichtigt, die ambulanten Postbüreaux auf den Hauptlinien der Bahnen und des Postverkehrs einzuführen, da nur vermittelt derselben die Posten sich die Vortheile einer schnellern und vereinfachtern Verbindung vollständig zu Nutzen machen kann. Dieser Betrieb des Posttransportes wird namentlich in den nächsten Jahren erhebliche Kosten für die Anschaffung der Büreauwaggons nach sich ziehen, so daß wir vorerst eine bedeutende Verminderung in den Kosten für neue Fuhrwerksanschaffungen nicht in Aussicht zu stellen vermögen.

I. Finanzielle Resultate.

1. Uebersicht.	1856.	1855.
Einnahmen	Fr. 8,363,128. 99	Fr. 7,713,587. 31
Ausgaben	" 6,726,196. 01	" 6,504,869. 48
Mehreinnahme	Fr. 1,636,932. 98	Fr. 1,208,717. 83
Betreffniß der Entschädigung an die Kantone	" 1,486,560. 92	" 1,486,560. 92
Ertragsüberschuß	Fr. 150,372. 06	
Ausfall		Fr. 177,843. 09
Ertragsdifferenz zu Gunsten von 1856:	Fr. 328,215. 15.	

Wir geben die Uebersicht des Fortschreitens der Roheinnahmen und des Reinertrages der Posten durch folgende Zusammenstellung:

	Roheinnahmen.	Reinertrag.
1849	Fr. 4,898,327	Fr. 1,050,064
1850	" 5,188,871	" 758,212
1851	" 5,767,601	" 1,180,309
1852	" 6,514,634	" 1,702,511
1853	" 7,083,503	" 1,686,219
1854	" 7,425,794	" 1,548,997
1855	" 7,713,587	" 1,208,717
1856	" 8,363,128	" 1,636,932

Die Ueberschusssumme für 1856 bildet keine eigentliche Reineinnahme für die Bundeskasse, da dieselbe zur Fortsetzung der Tilgung der Kapitalschuld für die an die Kantone wegen Uebernahme des Postmaterials geleisteten Entschädigung verwendet worden ist.

Der Rest dieser Schuld war am 1. Jänner 1856 Fr. 444,539. 06

Es sind 1856 wieder abgetragen worden " 150,372. 06

Bleiben auf 1. Januar 1857 Fr. 294,167. —

Zur Vergleichung unsers finanziellen Ergebnisses mit denjenigen anderer Staaten im Jahr 1856 erlauben wir uns, hier einige Angaben anzuführen, wie sie uns zufällig zur Kenntniß gekommen sind.

Großbritannien.

Bruttoeinnahme Pfund Sterling 2,869,152

Preußen.

Bruttoeinnahme Thlr. 9,387,724

Ausgaben " 7,963,719

Reinertrag Thlr. 1,424,005

Württemberg.

Gesamteinnahme	fl. 1,153,229
Ausgaben	„ 990,748
Reinertrag	fl. 162,481

Oesterreich.

Reinertrag	fl. C. M. 1,708,266
----------------------	---------------------

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Einnahmen	Doll. 7,620,801
Ausgaben	„ 10,407,868
Defizit	Doll. 2,787,067

2. Entschädigung an die Kantone.

Die Scala der Entschädigung an die Kantone ist nunmehr durch Bundesbeschluß vom 24. Heumonats 1852 und den Ablauf des peremptorischen Einspruchstermins (1. Oktober 1853) definitiv auf Fr. 1,486,560. 92 festgesetzt, unter einzigem Vorbehalte etwaiger Abänderungen, welche durch die noch vor dem Bundesgerichte schwebenden Forderungsprozesse von Basel-Landschaft und Uri gegen den Bund, um Mehrentschädigung, eintreten mögen.

Die scalamäßige Vertheilung der Postregalentschädigung an die einzelnen Kantone ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

	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
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

Uebertrag: 859,694. 77

	Fr.	Np.
Uebertrag :	859,694.	77
Graubünden	33,549.	19
Nargau	146,694.	43
Thurgau	25,454.	55
Tessin	14,908.	96
Vaadt	207,812.	91
Vallis	26,488.	07
Neuenburg	74,676.	33
Genf	97,281.	71
Total:	1,486,560.	92

Wir haben von der Bundesversammlung unter'm 25. Juli 1856 den Auftrag erhalten, zu prüfen:

1. ob nicht für den Fall, daß der Ertrag der Posten den vollen Betrag der Scala nicht erreicht, der Mehrbetrag des Inventars der zu vertheilenden Summe beizufügen sei, und
2. ob nicht der Ueberschuß der Posteinnahmen zur Deckung allfälliger Defizite in einen Reservefond zu legen wäre.

Diese Fragen sind von so erheblichem Belange, daß wir dieselben in einem besondern Berichte einläßlich behandeln und unsere Anträge demnächst der Bundesversammlung zum Entscheide vorlegen werden.

3. Hauptergebnisse des Inventars.

Bestand des Inventars auf 1. Jänner 1856 Fr. 1,237,809. 92
Zuwachs. Vermehrung des Materials durch neue Anschaffungen.

- 1) An Wägen und Schlitten.
 - a. Neue Anschaffungen Fr. 183,043. 43
 - b. Uebertragung aus dem Fuhrwesenmaterial-Inventar " 1,487. 91
- 2) An Fuhrwesenmaterial.
 - a. Neue Anschaffungen " 81,922. 74
 - b. Uebertragung aus dem Wägen- und Schlitten-Inventar " 2,629. 30
 - Uebertragung von einem Postkreis in den andern " 40,295. 86
 - Uebertragung von Büreaugeräthschaften zc. " 732. 19
- 3) An Büreaugeräthschaften.
 - a. Neue Anschaffungen " 20,665. 79
 - b. Uebertragung von einem Postkreis in den andern " 1,319. 50

" 332,096. 72
Fr. 1,569,906. 64

Uebertrag: Fr. 1,569,906. 64

Abgang. Verminderung des Materials durch in Abgang gekommene Gegenstände.

- | | | | |
|--|-----|---------|----|
| 1) An Wägen und Schlitten, durch Uebertragung auf's Fuhrwesenmaterial-Inventar | Fr. | 2,629. | 30 |
| 2) An Fuhrwesenmaterial. | | | |
| a. Durch Verbrauch | " | 11,392. | 25 |
| b. Verkauftes altes Postmaterial | " | 10,434. | 78 |
| c. Abgelieferte Gegenstände für neue Wägen | " | 34,368. | 94 |
| d. Uebertragung auf's Wägen- und Schlitten-Inventar | " | 1,487. | 91 |
| Uebertragung auf andere Postreise | " | 40,295. | 86 |
| 3) An Büreaugeräthschaften. | | | |
| a. Durch Verbrauch | " | 4,326. | 96 |
| b. Uebertragung von einem Postreis in den andern | " | 1,371. | 50 |

" 106,307. 50

Fr. 1,463,599. 14

Abschreibung 10% wegen Abnutzung des Postmaterials " 146,359. 91

Bestand des Inventars auf 1. Jänner 1857 Fr. 1,317,239. 23

B i l a n z.

Bestand auf 1. Jänner 1857 . . . Fr. 1,317,239. 23

" " 1. " 1856 . . . " 1,237,809. 92

Vermehrung Fr. 79,429. 31

4. Einnahmen.

a. Ertrag der Reisenden.

Die Anzahl der Postreisenden und deren Ertrag, einschließlich der Uebergewichtstaren, liefert folgendes Ergebniss:

Einnahmen im Jahr 1856 Fr. 4,032,921. 54

Budget pro 1856 " 3,960,000. —

Einnahmen im Jahr 1855 " 3,674,505. 06

Die Mehreinnahme von den Reisenden beträgt	
im Vergleich zum Budget	Fr. 72,921. 54
im Vergleich zum Jahr 1855	" 358,416. 48
Gesamtzahl der Reisenden im Jahr 1856	941,278
" " " " " 1855	814,681
Somit Zuwachs an Reisenden im Jahr 1856	<u>126,597</u>

In den oben verzeigten Einnahmen sind inbegriffen:

a. An Uebergewichtstaxen	Fr. 160,410. 38
Dieselben betragen im Jahr 1855	" 132,286. 27
Somit mehr erhoben im Jahr 1856	<u>Fr. 28,124. 11</u>

b. Ertrag der Beiwagenreisenden:

	Anzahl.	Einnahmen.
Im Jahr 1856	150,371	Fr. 546,838. 10
" " 1855	112,953	" 402,598. 11

Vermehrung im Jahr 1856: 37,418 Fr. 144,239. 99

welche mit der Vermehrung der Beiwagenkosten ungefähr gleichen Schritt hält.

Wenn man bedenkt, daß einerseits die Eisenbahnen den Personentransport auf einer Längstrecke von 67 Wegstunden des belebtesten Gebietes verdrängt haben, und wie andererseits die stets vervollkommeneten Dampfbootkurse mit der Post in Konkurrenz treten, so kann das dießjährige Ergebnis des Ertrages der Reisenden ein überraschend günstiges genannt werden.

Folgende Postkurse haben am meisten dazu beigetragen:

Bern-Bivis, Jahreskurs;

Bern-Basel, per Solothurn, Tag- und Nachtkurs;

" " " Biel, " " "

Bern-Zürich, Tag- und Nachtkurs;

Neuenburg-Zürich, Tag- und Nachtkurs;

Bern-Thun, über Münsingen, 3 Kurse täglich;

Bern-Neuenburg, Tag- und Nachtkurs;

Neuenburg-Chaux-de-Fonds, 4 Kurse täglich;

Chaux-de-Fonds-Sonceboz, Tag- und Nachtkurs;

Sissach-Olten, resp. Basel-Luzern, Tagkurse;

Basel-Brugg, resp. Zürich, durchlaufender Tagkurs;

Stein-Brugg, resp. Basel-Zürich, über Sättingen, zweiter Tagkurs;

Basel-Zürich, Nachtkurs;

Horgen-Zug, } resp. Luzern-Zürich;

Zimmensee-Rüschnacht, } doppelte Sommerkurse;

Zürich-Chur, Tagkurs;

Chur-Chiavenna, Tagkurs;

Flüelen-Camerlata, resp. Luzern-Mailand, Nachtkurs;

Zürich-Verlifen, 6 Monate.

Obwol der Verkehr auf der Gotthardroute stets belebter wurde, so machte sich gleichwol seit Jahren die Konkurrenz, welche die Straße über den Mont-Genis, mit Rücksicht auf den Reiseverkehrs zwischen Paris und Mailand, der erstern entgegenstellt, immer fühlbarer. Um die Frequenz der Postreisenden auf den schweizerischen Alpenpässen zu befördern, fahen wir uns veranlaßt, mit der Direktion der Eisenbahn Paris-Strasbourg (Société de l'Est) einen Vertrag in dem Sinne abzuschließen, daß die Reisenden von Paris nach Mailand direkte eingeschriebene werden konnten. Dergleichen wurde auch, damit die Reisenden von Mailand nach Paris ebenfalls direkte ihre Plätze erheben können, in Mailand mit einer Privatagenur eine Uebereinkunft in gleicher Weise getroffen und derselben, um die Reisenden um so eher der Gotthardroute zuzuwenden, eine Provision auf jeden direkte nach Paris eingeschriebenen Reisenden zugesichert. Die bei diesem Anlaß getroffene Anordnung, daß ein Passagier, selbst wenn er seinen Platz direkte von Paris nach Mailand oder umgekehrt, genommen hätte, gleichwol je nach Belieben, sei es in Vellenz, Luzern, Basel oder Straßburg, sich während der Dauer eines Monats aufhalten könnte, so wie auch der Umstand, daß ein Reisender, nachdem er sein Gepäck an einem der beiden Endpunkte des Kurses aufgegeben, während der ganzen Reise sich nicht um dasselbe zu kümmern brauchte, bewirkt, daß eine namhafte Anzahl Reisender von der Route über den Mont-Genis ab und derjenigen über den Gotthard zugewendet wurden. Daher auch die bedeutende Zunahme der Frequenz auf diesem Kurs während des Berichtsjahrs.

Mit der Direktion der Paris-Strasbourg-Eisenbahn wurde gleichzeitig auch eine Verständigung in dem Sinne getroffen, daß eine direkte Einschreibung von Paris nach Mailand auch über den Splügen stattfinden könne. Wegen obwaltenden Anständen mit der österreichischen Postverwaltung, bezüglich der Einschreibung der Reisenden auf der Route von Mailand nach Chur, konnten die einschlägigen Anordnungen im Berichtsjahre nicht in Ausführung kommen.

Auch die Dampfbootfahrten auf dem Genfer-, Neuenburger- und Bielersee machten in den letzten zwei Jahren den längs diesen Seeufern kursirenden Postwägen empfindliche Konkurrenz, und namentlich wurden den zwischen Iserten und Biel bestehenden Landpostkursen ein großer Theil der Reisenden durch die Dampfboote entzogen. Bei so bewandten Umständen blieb uns kein anderer Ausweg übrig, als jene Kurse theilweise aufzuheben und die in ihrem Bestand belassenen Kursstrecken zu möglichst vortheilhaften Bedingungen geradezu an die Dampfbootkurse, namentlich in Nidau und Morges, anzuschließen. Zu diesem Ende wurden sowol mit einer der Dampfbootgesellschaften auf dem Genfersee, „la Société réunie,“ als auch mit der Gesellschaft für den Neuenburger- und Bielersee, Verträge abgeschlossen, welchen zufolge diese Dampfbootgesellschaften sich nicht nur zum unentgeltlichen Transport der Korrespondenzen und der Fahrpoststücke unter 10 Pfund, sondern auch dahin verpflichteten, der Postverwaltung für jeden

von ihr zukünftigen Reisenden eine Provision von 30 % vom Betrag der ersten Plätze, und eine solche von 15 % von dem der zweiten Plätze auf den Dampfbooten zu entrichten.

An derartigen Provisionen hat die Postverwaltung im Laufe des Berichtsjahrs bezogen :

- a. Von der Dampfbootgesellschaft für den Neuenburger- und Bielersee, in beiläufig 6 Monaten Fr. 7,454. 50
- b. Von derjenigen auf dem Genfersee, vom 1. Jänner bis 31. Oktober „ 2,598. 87

Total an erhobener Provision Fr. 10,053. 37

welche Summe als ein Reingewinn angesehen werden kann, da die Umladung der Passagiereffekten und Fahrpoststücke an den verschiedenen Uferplätzen für die Postverwaltung mit keinerlei Kosten verbunden war.

Es möge hier ein, der jüngsten Erfahrung entnommenes Beispiel Platz finden, um darzuthun, in welcher unerwartet hohem Maße sich die Reisendenfrequenz auf solchen Strecken und für so lange steigert, als die Post den Weitertransport der Bahnreisenden auf unterbrochenen oder unvollendeten Eisenbahnlinien zu vermitteln hat. Es wurde nämlich während der Zeit, als die Nordostbahn nur bis Derlikon im Betriebe war, d. h. vom 27. Dezember 1855 bis 25. Juni 1856, der Personentransport zwischen Derlikon und Zürich auf Rechnung der Postverwaltung besorgt. Die Zahl der während dieser 6 Monate geführten Reisenden beträgt 45,544. Der Reingewinn, den die Postverwaltung auf diesem Unternehmen erzielt hat, beläuft sich im Ganzen auf Fr. 8,029. 62, wovon Fr. 5,372. 75 auf den Personentransport und Fr. 2,656. 87 auf den Gepäctransport abfallen.

Dagegen steht ein um so empfindlicherer Ausfall mit dem Jahr 1857 in den Einnahmen der Postkreise Bern, Basel und Aarau in Aussicht, und zwar von dem Zeitpunkte an, wo die Zentralbahn in einer Richtung von Aarburg bis Wylerfeld, und in der andern Richtung von Herzogenbuchsee bis Biel dem Betrieb übergeben sein wird, indem einige der ergiebigsten Postkurse, wie die Bern-Zürcher, Bern-Basler, Neuenburg-Zürich und Bern-Luzern, Tag- und Nachtdienste davon betroffen sein werden.

Wir geben nachstehend eine vergleichende Uebersicht der Zunahme des Personenverkehrs seit der Zentralisation der Posten :

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

Schließlich ist in der Beilage Nr. 5 eine vergleichende Uebersicht der Anzahl Reisenden und deren Ertrag in den Jahren 1855 und 1856 nach den Monaten und nach den Postkreisen enthalten.

	1856.		1855.	
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Roheinnahme an Briestaxen	2,861,811.	95.	2,695,762.	57
Hierunter sind an ausländischen Taxen inbegriffen, welche an andere Post- verwaltungen vergütet wurden	428,793.	50.	379,830.	06
Ertrag	2,433,026.	45.	2,315,932.	51
Voranschlag	2,489,000.	—.	2,368,000.	—

Der Ertrag von 1856 übersteigt denjenigen von 1855 um Franken 117,093. 94 oder 5 %.

Uebersicht des Briefverkehrs.

	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

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

160

Von den inländischen zahlbaren Briefen kommen auf die verschiedenen Briefkreise:

	I.	II.	III.
	Bis 2 Stunden.	Ueber 2 bis 10 Stunden.	Ueber 10 Stunden.
1855	2,803,516	6,583,669	5,083,597.
1856	3,201,870	6,915,041	5,651,136.

Es hat sich ein Taxdurchschnitt ergeben:

a. auf den inländischen Briefen:
im Jahr 1850 10, ₂₈ Rappen.
1851 10, ₂₅ "

Vergleichende Uebersicht über Anzahl und Ertrag der Reisenden in den Jahren 1855 und 1856.

Nach den Monaten

Nach den Postkreisen

zusammengestellt.

Monate.	Vergleichung der Jahresergebnisse.	Anzahl der Reisenden.	Total.		Davon fallen laut den Stundenpässen auf					Postkreise.	Vergleichung der Jahresergebnisse.	Anzahl der Reisenden.	Total.		Davon fallen laut den Stundenpässen auf				
			Einnahmen laut den Monatsrechnungen.		Uebergewichtstaxen, speziell.	Anzahl der Beiwagen-Reisenden.	Ertrag der Beiwagentaxen, speziell.		Einnahmen laut den Monatsrechnungen.				Uebergewichtstaxen, speziell.	Anzahl der Beiwagen-Reisenden.	Ertrag der Beiwagentaxen, speziell.				
			Fr.	Rp.			Fr.	Rp.	Fr.						Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Januar	1855	43,492	134,755	39	4,773	09	2,148	5,784	95	Genf	1855	24,103	66,512	45	4,122	40	1,210	2,204	61
	1856	55,530	187,080	53	5,470	59	3,408	8,234	15		1856	27,564	112,058	67	5,802	—	4,251	7,905	70
Februar	1855	43,706	168,073	83	5,239	25	2,398	6,300	20	Lausanne	1855	91,974	555,527	35	22,077	45	16,308	39,042	30
	1856	53,751	202,804	65	6,404	—	3,110	8,488	10		1856	98,986	593,856	36	28,283	39	22,795	55,488	—
März	1855	52,432	224,998	33	8,091	40	3,469	11,563	90	Bern	1855	102,205	524,605	55	15,661	40	9,895	40,920	30
	1856	63,143	227,891	25	8,948	02	5,287	13,955	23		1856	120,045	589,835	85	23,248	88	20,619	90,123	60
April	1855	58,112	249,910	16	8,886	65	5,965	19,240	71	Neuenburg	1855	125,304	442,424	90	9,040	30	15,032	40,443	35
	1856	61,581	262,454	24	10,843	27	7,848	23,312	37		1856	154,774	598,134	50	13,698	60	20,849	59,634	95
Mai	1855	66,483	310,011	52	12,776	30	7,500	27,187	02	Basel	1855	78,003	413,904	66	22,408	40	8,714	50,015	23
	1856	82,398	325,169	88	14,112	63	9,862	33,429	33		1856	97,040	465,276	17	27,966	65	13,548	66,842	70
Juni	1855	70,530	336,147	21	14,288	95	7,313	25,039	11	Aarau	1855	60,407	192,924	40	6,027	75	10,271	21,210	50
	1856	86,825	369,706	07	17,696	33	11,646	43,427	74		1856	61,676	221,083	65	6,181	50	12,744	26,762	55
Juli	1855	101,748	503,179	70	15,907	85	23,939	86,988	34	Luzern	1855	55,793	225,874	46	9,904	90	9,138	36,451	15
	1856	109,099	489,803	53	17,736	29	29,142	100,834	36		1856	65,938	240,842	70	10,356	55	7,696	26,833	25
August	1855	105,818	531,845	39	15,412	89	25,927	98,628	09	Zürich	1855	90,365	468,109	60	7,830	95	10,672	32,682	10
	1856	124,653	593,877	15	20,239	23	34,389	139,691	30		1856	99,239	359,881	51	4,032	09	4,994	8,696	20
September	1855	88,109	431,356	49	14,707	60	14,640	54,942	42	St. Gallen	1855	101,006	309,178	53	8,981	05	15,684	32,919	06
	1856	97,490	504,951	40	20,525	19	19,651	86,300	79		1856	124,250	311,408	42	8,123	60	22,641	44,672	18
Oktober	1855	76,217	349,184	88	14,882	73	8,750	32,905	97	Thur	1855	45,596	214,202	45	12,915	60	11,856	52,730	60
	1856	85,219	376,331	50	18,261	44	12,795	49,817	59		1856	49,135	240,088	30	12,162	80	14,195	69,082	25
November	1855	58,828	251,809	77	11,139	61	6,813	21,797	69	Vellenz	1855	39,925	261,240	71	13,316	07	4,173	53,978	91
	1856	64,128	262,991	62	11,827	29	7,103	22,509	27		1856	42,631	300,455	41	20,554	32	6,039	90,796	72
Dezember	1855	49,206	183,232	39	6,179	95	4,091	12,219	71	Total:	1855	814,681	3,674,505	06	132,286	27	112,953	402,598	11
	1856	57,461	229,859	72	8,346	10	6,130	16,837	87		1856	941,278	4,032,921	54	160,410	38	150,371	546,838	10
Total:	1855	814,681	3,674,505	06	132,286	27	112,953	402,598	11	Total:	1855	814,681	3,674,505	06	132,286	27	112,953	402,598	11
	1856	941,278	4,032,921	54	160,410	38	150,371	546,838	10		1856	941,278	4,032,921	54	160,410	38	150,371	546,838	10
Vermehrung im Jahr	1855	126,597	358,416	48	28,124	11	37,418	144,239	99	Vermehrung im Jahr	1855	126,597	358,416	48	28,124	11	37,418	144,239	99
	1856	126,597	358,416	48	28,124	11	37,418	144,239	99		1856	126,597	358,416	48	28,124	11	37,418	144,239	99

im Jahr 1852 10,52 Rappen (Einführung des Taxengesetzes vom 25. August 1851.)

1853	10,65	"
1854	10,82	"
1855	10,80	"
1856	10,71	"

b. auf in- und ausländischen Briefen im Jahr 1856 Rpn. 11,18.

Verhältniß der frankirten Briefversendungen zu den unfrankirten :

	Gesamtbetrag der Brieftaxe. (In- und ausländische Taxe.)	Hierunter durch Marken frankirt. Betrag.	Frankomarken. Betrag an Prozenten der Gesamttaxe.
1851	Fr. 2,172,179	Fr. 280,320	13
1852	" 2,367,511	" 397,393	17
1853	" 2,490,562	" 430,429	18
1854	" 2,664,156	" 584,542	22
1855	" 2,695,762	" 801,212	29,6
1856	" 2,861,819	" 892,141	31,2

Unbestellbare (Auschuß-) Briefe des inländischen Verkehrs haben sich im Jahre 1856 ergeben 114,621.

Uebersicht des Verkaufs der Frankomarken.

Alte Währung.									
	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 Währung.									
	Zu 5 Rp.	Zu 10 Rp.	Zu 15 Rp.	Zu 20 Rp.	Zu 40 Rp.	Zu 1 Fr.	Total.	Geldwerth.	
								Fr.	Rp.
1852	1,334,930	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	6,351,953	892,141.	45

Außer den Briefen sind mit der Briefpost noch versandt worden :

	1856.	1855.	1854.
Schriftpakete	536,059	497,309	609,664
Drucksachen	845,326	748,255	744,186
Waarenmuster	199,247	195,777	181,769

Durch weitere Ermäßigung der Taxe dürften insbesondere die Drucksachenversendungen eine weit größere Ausdehnung erlangen.

e. Ertrag der Fahrpostküte.

	1856.	1855.
Einnahme an Taxen	Fr. 1,752,836. 64	Fr. 1,551,882. 14
Hierunter sind ausländische Taxen 'inbegriffen, die an andere Postverwaltungen vergütet worden sind	„ 126,183. 90	„ 116,661. 93
Ertrag	Fr. 1,626,652. 74	Fr. 1,435,221. 11
Voranschlag	„ 1,342,000. —	„ 1,447,177. —

Laut Beilage Nr. 6 sind im Jahr 1856 transportirt worden :

	Stücke:
a. Im Innern der Schweiz	3,328,696
b. Vom Auslande nach der Schweiz	181,293
c. Von der Schweiz nach dem Auslande	183,260
d. Im Transit durch die Schweiz	7,764
Gesamtzahl im Jahr 1856	3,701,013
„ „ „ 1855	3,383,050
Zunahme	317,963

Ob der Uebergang eines Theiles der schweren Stücke in den Gütertransport der Eisenbahnen einen Rückschlag dieser Abtheilung des Posttransportes und der bezüglichlichen Einnahmen herbeiführen werde, läßt sich für jetzt noch nicht ermesen.

d. Ertrag der Zeitungen.

Einnahmen.	Von inländischen Zeitungen.		Von ausländischen Zeitungen. Transporttare und Abonnementstare.
	Transporttare.	Abonnementstare.	
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	„ 26,340. —
1855	„ 82,681. —	„ 10,840	„ 28,518. —
1856	„ 92,881. 05	„ 10,800	„ 30,895. 68

Im Ganzen für 1856 Fr. 134,576. 73

Voranschlag „ 1856 „ 128,000. —

Anzahl der transportirten Zeitungen (Exemplare).

	Tarpflichtige Blätter.		Tarfreie Blätter.		Total.
	Schweiz. Blätter.	Ausl. Blätter.	Eidgenössische.	Kantonale.	
1856	12,653,075	1,553,628	85,476	1,175,611	15,467,790
1855	10,735,894	1,240,386	78,706	1,206,412	13,261,398

Der Ertrag der Zeitungen ist in erheblichem Maße gestiegen; allein mit demselben haben sich auch die Leistungen der Postverwaltung und folglich auch die Ausgaben, namentlich in den Bestellungenskosten, auf bedenkliche Weise vermehrt. Dieselbe anerkennt wol vermöge ihrer in den Staatsorganismus eingreifenden Stellung eine Verpflichtung, die Verbreitung der Produkte der periodischen Presse möglichst zu erleichtern, und ist sowol nur aus diesem Grunde auf ein Minimum von Taxe zurückgegangen, welches ihr wirklich nicht nur keinen reinen Ertrag, sondern wirklichen Verlust bringt, indem aus den Rechnungen klar hervorgeht, daß die Entschädigungsbetreffnisse der Beamten und Bediensteten und die Kosten für den Transport durch die Einnahmen nicht gedeckt werden.

Wir geben hienach eine Vergleichung der Posttaxen für Expedition der Zeitungen in der Schweiz und in andern Staaten:

Schweiz.	Transporttaxe für schweizerische Zeitungen in der ganzen Schweiz, ohne Unterschied der Entfernung, für jedes Exemplar bis 3 Loth	$\frac{3}{4}$ Rp.
Frankreich.	Transporttaxe für ganz Frankreich von jedem Druckbogen bis 72 Quadrat-Decimeter	4 "
England.	Stämpeltaxe von jedem Bogen, statt einer Transporttaxe, 1 Penny	10 $\frac{1}{2}$ "
Deutschland.	Ein Zuschlag von 50 % des Verlagspreises, mit Minimum von Fr. 7. 75 Rp. für 6 oder 7 Mal wöchentlich erscheinende Zeitungen; von Fr. 5. 15 Rp. für 1 mit 5 Mal wöchentlich erscheinende Zeitungen.	

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

	Quartaltaxe,				
	vorausbezahlbar für Blätter, welche erscheinen				
	täglich.	4-6	3	2	1
		perWoche. p. Woche. perWoche. p. Woche.			
Amerikanische Cents	22 $\frac{3}{4}$	19 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{4}$
Schweizerwährung, Rappen	122	104	52	35	18

Es sind der Postverwaltung hin und wieder Klagen über unregelmäßige Bestellung der Zeitungen an die Abonnenten zugekommen, die uns zu einigen Aufschlüssen veranlassen:

In andern Staaten bleibt die Postverwaltung der Besorgung von Abonnementen für Zeitungen und deren Ablieferungen in das Domizil des Abonnenten meist ganz fremd, und übernimmt lediglich den Transport derselben mit den Postkursen, wie z. B. in Frankreich, Sardinien, Belgien etc. In Deutschland dagegen hat sich die Postverwaltung jede Aufnahme von Abonnementen für politische Blätter und deren Transport ausschließlich vorbehalten. In der Schweiz besteht hiefür kein Monopol der Postver-

waltung, sondern es hat sich dieselbe für die eine und andere Leistung, sei es für die Abonnirung oder nur für den Transport, dem Publikum zur Verfügung gestellt. Daher werden häufig für das gleiche Blatt die einen Abonnemente bei der Post, andere direkt bei dem Verleger aufgegeben. Schon in dieser Einrichtung, die der Presse ganz zusagt, liegt eine Quelle mancher Versehen in der Expedition und Ausführung von Reklamationen, und bezüglich letzterer versteht sich von selbst, daß über jene Abonnemente, welche die Post nicht vermittelt hat, sie auch nicht das Organ der Reklamationen des Adressaten bei dem Verleger sein kann.

Wir wollen nicht bestreiten, daß in der irrigen Anwendung der Vorschriften, in der Gleichgültigkeit von Beamten und Bediensteten, namentlich der Ablagen und Boten, deren nähere Dienstüberwachung sehr schwierig ist, die Ursache mancher Unregelmäßigkeiten in den Lieferungen der Blätter zu suchen und eben sowol auch in dem Mangel an gehöriger regelmäßiger Korrespondenz der Kurse, so wie in öfterer Abänderung derselben, in welcher Beziehung wir ganz von auswärtigen Administrationen und von Eisenbahnverwaltungen, die stückweise ihre Bahnen dem Verkehr eröffnen, abhängig sind. In der knapp zugemessenen Fahrzeit und Expeditionszeit liegt daher sehr oft der Grund der Verspätungen. Aber eben so richtig ist, wie es aus mehrfachen Untersuchungen hervorgeht, daß die Ursache der unregelmäßigen Bestellungen sehr oft außer den Arbeitsstätten der Postverwaltung zu suchen ist, und zwar in den Expeditionsbüreaux der Verleger, woselbst die Blätter nach den Postorten unter besondere Schlüsse und Adressen zu scheiden und zu legen sind, und oft eine ungenügende Zahl von Exemplaren verpakt, Zeitungen einem unrichtigen Schlusse beigegeben, die Sendungen unvollständig oder zu spät auf die Post geliefert werden u. s. w. Auch kommt häufig vor, daß Blätter von Hausgenossen in Empfang genommen und zu überliefern vergessen werden u. dgl. Haben wir die Versehen in der Ausführung des Postdienstes zugegeben, in der Meinung, daß wir bemüht sind, denselben fort und fort entgegen zu arbeiten, so durften wir, um uns eines Theiles des oft ungegründeten Tabels zu entladen, auch die Rehrseite der Sache berühren, zumal die Postverwaltung im Besitze von Belegen ist, welche die Mannigfaltigkeit der bei Verlegern vorkommenden Irrungen, wovon der Schein der Veranlassung zunächst auf die Post zurückfiel, konstatiren.

Die Bestellung der Blätter in die Wohnung der Adressaten, die bei den wenigsten Postverwaltungen und nirgends ohne besondere Bestellgebühr eingeführt ist, bildet eine namhafte Schwierigkeit für den Postdienst, namentlich auf dem Lande, wo die Wohnungen mehr zerstreut gelegen sind. Bei Revision des Taxengesetzes wird es sich der Mühe lohnen, zu prüfen, ob nicht, wie es früher fast allgemeine Übung war, eine mäßige, dem Briefträger persönlich zu entrichtende Zustellungsgebühr bewilligt und festgesetzt werden soll. Abgesehen von der Billigkeit einer solchen Verfügung ist auch nicht zu bezweifeln, daß eine derartige Abänderung einer richtigen Ablieferung in das Domizil nur sehr förderlich sein würde.

e. Ertrag der Transitgebühren für den Transport von Korrespondenzen in geschlossenen Sendungen.

	1856.	1855.
Einnahmen . . .	Fr. 15,057. 96	Fr. 18,811. 29
Voranschlag . . .	„ 10,000. —	

Es haben vergütet:

- | | |
|---|---------------|
| a. Frankreich, für Sendungen zwischen Frankreich einer- und Sardinen-, Lombarde, Kirchenstaat und Vorarlberg andererseits | Fr. 4,686. 64 |
| b. Oesterreich, für Sendungen aus der Lombarde nach den deutschen Staaten . . . | „ 4,036. 46 |
| c. Bayern, für Sendungen nach der Lombarde . . . | „ 2,918. 05 |
| d. Preußen, „ „ „ Mailand . . . | „ 357. 40 |
| e. Württemberg, für Sendungen nach Mailand . . . | „ 233. 16 |
| f. Baden, „ „ „ „ „ . . . | „ 1,267. 29 |
| g. Die fürstlich Thurn- und Taxis'sche Postverwaltung . . . | „ 1,558. 96 |

Fr. 15,057. 96

Gegenüber frühern Transitverhältnissen hat sich die Sachlage für die Schweiz wesentlich verschlimmert. Das raschere Vorrücken der Eisenbahnen in den Nachbarstaaten und die vereinigten Interessen der deutsch-österreichischen Postverwaltungen haben die Schweiz in die nachtheilige Lage versetzt, die früher bestandenen Vortheile größtentheils aufgeben zu müssen. Am empfindlichsten erscheint für uns der Umstand, daß die französischen Korrespondenzen nach und aus Italien zum größern Theile mit Benutzung der Eisenbahnen über Sardinien geleitet werden.

f. Gebühren von Empfangsbescheinigungen.

	1856.	1855.
Ertrag . . .	Fr. 40,007. 15	Fr. 37,500. 70
Voranschlag . . .	„ 40,000. —	

Mit der Zahl der spedirten Fahrpoststücke hat auch diese Einnahme sich verhältnißmäßig vermehrt.

g. Fachgebühren.

	1856.	1855.
Ertrag . . .	Fr. 13,940	Fr. 15,094. 15
Voranschlag . . .	„ 16,000	

Die im vorjährigen Berichte vorausgesehene Verminderung der Einnahme ist eingetreten, indem nunmehr nur noch diejenigen Personen zur Entrichtung einer Fachgebühr angehalten werden, welche über den Betrag der Porti Rechnung führen lassen.

h. Vergütungen anderer Postverwaltungen und Transportgesellschaften für dießseitige Expeditionsleistungen.

	1856.	1855.
Ertrag . . .	Fr. 18,900. 22	Fr. 47,928. 12
Voranschlag . . .	" 12,000. —	

In den Jahren 1855 und früher sind unter diese Rubrik auch die Rückerstattungen der badischen Postverwaltung für die hierseitigen Kurskostenvorschüsse u. dgl. gezogen worden, welche für 1856 und ferner auf die eigentlichen Kurskosten als bloße Vorschüsse in Vorabzug gebracht werden. Von diesem Aufsatze abgesehen ist auf dem Ertrag der Rechnungsrubrik keine erhebliche Veränderung eingetreten.

i. Konzessionsgebühren.

	1856.	1855.
Ertrag	Fr. 17,805. 84	Fr. 24,768. 48
Voranschlag	" 27,600. —	—
Ertrag 1854	"	28,319. 64
1853	"	26,997. 42
1852	"	33,307. —

Diese Einnahme ist seit einigen Jahren in stetem Fallen begriffen, theils weil die Unternehmer von Omnibus das Gewerbe wegen unzureichendem Ertrage einstellten, theils als Folge des Ausbaues der Eisenbahnen, welche auf den bisher von den Privatunternehmern zunächst ausgebeuteten Straßenlinien den Reisendentransport an sich gezogen haben. Die konzessionirten Omnibusunternehmungen werden wol noch weitere Abnahme erfahren, da die Zwischenverbindungen mit den Bahnen von den Posten bedient werden und ohnehin nur kürzere Strecken bilden. Die bloß lokalen Transportunternehmungen und Verbindungen mit den Bahnhöfen können nur schwach mit Konzessionstaxen belegt werden, und werden in größern Ortschaften in sogenannte Stellwagen- und Droschkenanstalten übergehen, auf welche das Personenregal der Post keine eigentliche Anwendung findet, da solche Dienste nicht als regelmäßige, periodische Fahrten im Sinne des Regalgesetzes erscheinen.

k. Verschiedenes.

	1856.	1855.
Ertrag	Fr. 30,264. 30	Fr. 22,403. 27
Voranschlag	" 33,000. —	

Diese Einnahmen zerfallen in nachstehende Unterabtheilungen:

- a. Ordnungsstrafen, welche gegen Beamte und Bedienstete der Postverwaltung erkannt worden:

Posthalter, Postkommis, prov. Gehilfen	Fr. 569. 15
Briefträger, Boten, Pater zc.	" 364. 92

Uebertrag: Fr. 934. 07

	Uebertrag:	Fr.	934. 07
Kondukteure		"	855. 75
Postillone		"	202. 95
Postpferdehalter		"	770. 07
		Fr.	2,762. 64

b. Strafen, welche wegen Vergehen gegen das Postregal gerichtlich und im Administrativwege ausgesprochen worden (unerlaubter Transport von Briefen, Gebrauch schon benutzter Frankomarken etc.)

	Fr.	454. 10
--	-----	---------

c. Erlös aus verkauftem altem Postmaterial	Fr.	3,216. 74
d. Vergütungen anderer Postverwaltungen und von Privaten für den Gebrauch von Postfuhrwerken (Separateilwägen, Extraposten)	"	10,458. 78
e. Erlös aus verkauften Postauschusstücken	"	3,550. 72
f. Mietvergütungen für Benutzung von Postgebäuden	"	1,176. 04
g. Zufällige Einnahmen, als:		" 5,179. 96

1. Rückvergütungen der französischen Postverwaltung für Depeschentransport auf dortseitigem Gebiet	Fr.	958. 25	
2. Rückvergütung der Gemeinde Sitten für Voranschlag der Erstellungskosten für das gemietete Postlokal	"	750. —	
3. Gewinn auf Ankauf von Wesseln auf Paris für Saldozahlungen	"	501. 92	Fr. 6,682. 12
4. Verschiedene kleinere Einnahmen, als Verkauf von Kurskarten, Rückvergütung eines entwendeten Grupp, Extrapostspeditionsgebühren, Kassenüberschüsse etc.	"	4,471. 95	

Fr. 30,264. 36

5. Ausgaben.

a. Gehalte und Vergütungen.

	1856.	1855.
Ausgaben	Fr. 1,417,613. 31	Fr. 1,349,148. 83
Vorananschlag	" 1,420,000. —	

Für die einzelnen Hauptsätze und die Mehrverwendung gegenüber 1855 beziehen wir uns auf die unter der Berichtsabtheilung Besoldungen hievorigen Nachweisungen.

Unter diesen Ausgaben sind an unborgesehenen Verwendungen für provisorische Aushilfe wegen Krankheit, Militärdienst u. dgl. begriffen:

1856.	1855.
Fr. 56,461. 86	Fr. 40,273. 42

Mehrausgaben gegen 1855 Fr. 16,188. 44.

b. Kommissäre und Reisekosten.

	1856.	1855.
Es sind verausgabt	Fr. 13,798. 12	Fr. 14,156. 29
Voranschlag	„ 15,000. —	

Verwendung im Einzelnen:

Inspektions- und andere Dienstreisen der Kreispostdirektionsbeamten	„	8,068. —
Reisen der Traininspektoren	„	3,109. 60
Reisen der Beamten des Postdepartements	„	2,621. 12
		<hr/>
	Fr. 13,798. 12	

c. Bureaukosten.

	1856.	1855.
Ausgaben	Fr. 185,507. 75	Fr. 187,830. 77
Voranschlag	„ 180,000. —	

Zur Zeit der Antragstellung für den Nachtragskredit (Juli 1856) war der Stand der Ausgaben und der vorausgesetzten Bedürfnisse dieser Rubrik noch so, daß wir hoffen durften, mit einem Nachtrage von Fr. 20,000 zur Voranschlagssumme auszureichen. Die vielfachen Veränderungen, welche in den Posteinrichtungen und Verbindungen, zunächst als Folge der vorrückenden Bahnbauten und Erstellung der Seitenlinien des Postdienstes in Ausführung zu bringen waren, haben uns jedoch zu erheblichen Mehrausgaben genöthigt. Wir heben dieses hauptsächlich zum Vergleiche mit den Jahren 1854 und früher hervor, wo diese Veranlassungen noch nicht in ähnlichem Maße vorhanden waren. Die Minderausgabe für 1856 gegen 1855 fällt auf die Rubrik Druckkosten und Buchbinderarbeiten, weil zu Ende des Jahres 1855 gerade eine neue, mit bedeutenden Kosten verbundene Auflage der Briefposttarife zu bestreiten war.

In nachstehender Uebersicht sind die Unterschiede der Ausgaben der Unterrubriken in den Jahren 1855 und 1856 ersichtlich.

Bürekosten:	1856.	1855.
Formulare und Druckkosten	Fr. 93,621. 40	Fr. 98,871. 59
Büreaumaterialien	" 9,813. 58	" 7,868. 23
Siegellak	" 3,361. 70	" 2,876. —
Buchbinderarbeiten	" 15,962. 68	" 16,173. 32
Beleuchtung	" 43,026. 75	" 41,153. 19
Beheizung	" 10,295. 12	" 11,549. 48
Verschiedenes	" 9,426. 52	" 9,338. 96
	Fr. 185,507. 75	Fr. 187,830. 77

Erhebliche Erhöhungen der Ausgaben sind 1856 eingetreten auf den Anschaffungen für Siegellak und auf der Beleuchtung; die Vermehrung der Paketschlüsse zieht einen Mehrverbrauch von Siegellak nach sich und die erweiterte Einführung der Gasbeleuchtung, so wie die Vermehrung der nächtlichen Expeditionen und überhaupt die gestiegenen Preise des Beleuchtungsmaterials, erklären diese Ausgabenzunahme hinreichend. Wir dürfen die Zusicherung ertheilen, daß wir die Beamten bezüglich der Verwendung von Büreaukosten einer möglichst genauen Kontrolle unterwerfen, und daß nur für die nothwendigsten Dienstrequisite denselben die Verrechnung zugestanden wird.

d. Dienstkleidung.

Ausgaben 1856	Fr. 79,944. 73
Budget 1856	" 80,000. —
Ausgaben 1855	" 81,146. 09

Der eigentliche Stand der Ausgaben ist Fr. 89,125. 85 und wurde verwendet wie folgt:

1. Anschaffung von Tüchern	Fr. 61,838. 56
2. Anschaffung von Ausrüstungsgegenständen	" 5,695. 40
3. Verarbeitung der Kleidungsstücke	" 20,923. 54
4. Verschiedenes	" 668. 35

Fr. 89,125. 85

Dagegen gelangten wieder an die Postkasse an Erlös für verkaufte Postillonshosen " 9,181. 12

Wie oben: Fr. 79,944. 73

e. Gebäulichkeiten.

	1856.	1855.
Ausgaben	Fr. 98,197. 08	Fr. 93,659. 09
Voranschlag	" 96,000. —	

Die Kosten für Unterhaltung und Einrichtung der Lokalien im Innern, so weit die Postverwaltung als Miether hiefür einzusehen hatte,

übersteigen den gewöhnlichen Betrag nicht; hingegen ist für die Postverwaltung durch neuen Abschluß abgelaufener Miethverträge, wobei sie die Mehrforderungen der Vermiether nicht umgehen konnte, z. B. in Lausanne, so wie für neue Mietthen auf Bahnstationen, eine Mehrausgabe entstand von Fr. 4561, und es ist vorauszusehen, daß die vielfachen Veränderungen, die der Ausbau der Bahnen in den Hauptlokalien der Postbüreaux in Bern, St. Gallen, Thur, Lausanne u. nach sich zieht, die bezüglichen Kosten noch höher stellen werden.

Die Schwierigkeit, in größern Städten auf den Bahnstationen oder in deren Nähe die erforderlichen Postlokale zu miethen und für die Zukunft zu sichern, so wie die Forderungen an Miethzinsen veranlassen die Postverwaltung, auf Erstellung eigener Gebäude in so weit Bedacht zu nehmen, als der Zins für das Kapital des Bodenankaufs und der Bauführung die voraussichtliche Miethausgabe nicht übersteigen wird.

f. Postmaterial.

Rechnung von 1856	Fr. 461,768. 20
Budget pro 1856	" 422,000. —
Rechnung von 1855	" 434,929. 09
Mehrausgabe gegenüber 1855	" 26,839. 11
Mehrausgabe gegenüber dem Budget von 1856	" 39,768. 20

Nach Rubriken geschah die Verwendung in den Jahren

	1855.	1856.
I. Neue Anschaffungen:		
a. Wägen und Schlitten	Fr. 186,984. 92	Fr. 183,043. 43
b. Fuhrwesenmaterial	" 41,424. 48	" 45,753. 80
c. Büreaugeräthschaften	" 25,595. 51	" 20,665. 79
II. Reparaturen:		
a. Wägen und Schlitten	" 154,474. 54	" 184,422. 59
b. Büreaugeräthschaften	" 8,668. 08	" 10,101. 03
III. Zins des Postmaterials	" 17,781. 56	" 17,781. 56
	<u>Fr. 434,929. 09</u>	<u>Fr. 461,768. 20</u>

Die Ausgaben für neue Wägen und Schlitten wären im Berichtsjahre um einen namhaften Betrag hinter denjenigen von 1855 zurückgeblieben, wenn die im Juli erfolgte Betriebsöffnung der Eisenbahnstrecke Olten-Emmenbaum, welche die Postverwaltung zu Unterhaltung der Verbindungskurse zwischen Sissach und Olten, Emmenbrücke und Luzern veranlaßte, nicht dringlich eine Anzahl neuer großer Omnibuswägen erfordert hätte.

Wegen der ungleich größern Reisendenfrequenz mußten im Fernern im Laufe dieses Jahres auf vielen Routen zur Besorgung des Beiwagendienstes eine bedeutende Anzahl alter Fuhrwerke in Dienst gesetzt werden, welche in

Folge häufiger Verwendung verhältnismäßige Reparaturen erforderten, wodurch sich die in dieser Rubrik im Vergleich zum vorigen Berichtsjahre eingetretene Vermehrung der Ausgaben, die jedoch durch die vermehrten Einnahmen mehr als bloß gedeckt erscheinen, erklären läßt.

Unter den im Berichtsjahre angeschafften neuen Fuhrwerken befinden sich eine beträchtliche Anzahl Omnibus, die hauptsächlich für die Verbindungskurse mit den verschiedenen Eisenbahnlinien ihre Verwendung gefunden haben. Namentlich hat die Erfahrung gezeigt, daß an denselben Orten, wo der Verkehr zwischen zwei ausmündenden Eisenbahnlinien durch die Post unterhalten werden muß, ein beinahe jede Voraussicht übertreffender Bedarf an Fuhrwerken eintritt. Es liegt daher außer allem Zweifel, daß bis zur vollendeten Erstellung der projektirten Eisenbahnen, das für den Betrieb erforderliche Postmaterial umfangreichere Verhältnisse annehmen wird, als zur Zeit, wo die verschiedenen Eisenbahnstrecken noch nicht im Betrieb waren.

g. Transportkosten.

Rechnung von 1856	Fr. 4,454,310. 65
Budget pro 1856	„ 4,376,000. —
Rechnung von 1855, nach Abzug des Gewinnes der Postpferdehaltereie in Biel	„ 4,330,409. 39
Überschreitung des Budget pro 1856	„ 78,310. 65
Mehrausgabe gegenüber 1855	„ 123,901. 26

Diese Überschreitung des Budget sowohl, als die gegenüber dem vorigen Jahre eingetretene Kostenvermehrung fällt diesmal fast ausschließlich zu Lasten des untergeordneten Ausgabentitels „außerordentliche und Beiwagenkosten“, für welchen s. Z. (April 1855), als das Budget pro 1856 aufgestellt wurde, nach Maßgabe der Erfahrungen früherer Jahre der Anfang von Fr. 511,000 erscheint, und welcher eine muthmaßliche Vermehrung von Fr. 30,000 in sich schloß, während sich die Reisendenfrequenz im Berichtsjahre in einer jede Voraussicht übertreffenden Weise steigerte, so zwar, daß auf den belebtesten Routen die vorhandenen Transportmittel nahezu unzulänglich waren. Angesichts der Thatsache, daß nämlich im Ganzen 126,597 Reisende mehr geführt worden sind, als im vorigen Jahre, und daß von diesem Zuwachs 37,418 auf Beiwagenbeförderung fallen, darf auch die damit verbundene Mehrausgabe von Fr. 170,341. 07, gegenüber dem Voranschlage von Fr. 162,517. 08, im Vergleiche zum vorigen Jahr nicht mehr befremden, zumal dieselbe durch eine entsprechende Mehreinnahme gedeckt wird.

Die Postpferdehaltereie in Biel, deren Ertrag im vorigen Jahre in der Rechnung des Postkreises Neuenburg erscheint und von der Totalsumme der Transportkosten in Abzug gebracht worden war, besteht auch im Berichtsjahre, weil sich kein Anlaß geboten hat, dieselbe auf einen Privatunternehmer überzutragen, auf Rechnung der Postverwaltung. In Abweichung vom vorjährigen Verfahren wurde der Ertrag der Postpferdehaltereie

nicht der Rechnung des Postkreises Neuenburg einverleibt, sondern die erübrigte Summe von Fr. 12,000 mit dem Beginn des Jahres 1857 für das Jahr 1856 der eidgenössischen Bundeskasse abgeliefert.

Im Jahre 1855 betrug das zu dem Unternehmen erforderliche, von der Postverwaltung erhobene Kapital Fr. 38,184. 90
mit dem Beginn des Jahres wurden aber der Staatskasse übermacht " 184. 90

und diese Summe somit abgerundet auf Fr. 38,000. —

Die für Rechnung des Jahres 1856 an die Staatskasse geleistete, oben bereits angedeutete Zahlung von Fr. 12,000 erscheint auf nachfolgende Weise verrechnet:

Zins vom Kapital Fr. 38,184. 90 pro 1855 à 4 %	Fr. 1,527. 40
" " " " 38,000. — pro 1856 à 4 %	" 1,520. —
Abschlagszahlung auf dem Kapital von Fr. 38,000	" 8,952. 60
<hr/>	
zusammen	Fr. 12,000. —

Das bisherige Kapital von Fr. 38,000 wurde somit, in Folge dieser Zahlung reduziert auf Fr. 29,047. 40 und es ist demnach vom 1. Jänner 1857 an auch nur von dieser Summe der Zins zu entrichten. Der mit Ende des Berichtsjahres an die Staatskasse bezahlte Betrag von Fr. 12,000 macht jedoch nicht genau den Reinertrag der Unternehmung des Jahres 1856 aus, sondern es betrug derselbe Fr. 12,426. 84. Da aber der Betrag von Fr. 42,684 für die Anschaffung der zum Betrieb nothwendigsten Futtermaterialien verwendet wurde, so konnte eine Ablieferung der Gesamtsumme des Ertrages nicht erfolgen.

Die Ursache, warum der diesjährige Reinertrag bei verhältnismäßig billigen Futterpreisen hinter demjenigen des verflossenen Jahres zurückbleibt, ist hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, daß die Postpferdehalterei im Laufe des Jahres 1856 einen empfindlichen Verlust an Pferden erlitten hat, während das Jahr 1855 in dieser Beziehung weit glücklicher abgelaufen ist.

Nach den Unterrubriken scheiden sich die Transportkosten aus in:

Fixe, auf Verträgen beruhende Transportkosten.

Rechnung des Jahres 1856	Fr. 3,242,191. 82
" " " 1855	" 3,326,741. 99

Kostenverminderung im Jahr 1856	Fr. 84,550. 17
---	----------------

worüber nachstehender Ausweis Auskunft gibt.

Bewegung im Laufe des Jahres 1856.

1. Aufgehobene Postkurse . . .	Fr. 121,178.	89
2. Abgekürzte oder theilweise aufgehobene Postkurse . . .	" 115,349.	69
3. Reduzirte, meistens passive Postkurse . . .	" 10,477.	88
4. Postkurse, welche im Berichtsjahr, im Vergleich zum vorigen Jahre, während kürzerer Dauer oder mit reduzierter Beanspruchung kursirten . . .	" 12,031.	42
5. Ermäßigte Kurszahlungen in Folge neuer Vertragsabschlüsse bei unveränderten Leistungen der Unternehmer . . .	" 9,712.	90
	<hr/>	Fr. 268,750. 78

Die Kosten für neue Kurseinrichtungen gestalten sich dagegen wie folgt:

1. Für neu errichtete, meistens kleinere Lokale oder Verbindungskurse . . .	Fr. 88,301.	63
2. Für sechs neu errichtete Sommerkurse, davon 4 zu Jahreskursen erhoben . . .	" 34,632.	23
3. Für kleinere Omnibus- und Fourgondienste zwischen den Post- und Bahnhöfen . . .	" 9,923.	89
4. Für ausgedehnte oder sonst vervollkommnete Kurse . . .	" 28,119.	46
5. Erhöhte Kurszahlungen wegen Fahrtkreuzung, Stationentrennung, Uebernahme der Beiwägenlieferung, Verwendung größerer als in den Verträgen vorgesehener Wagenklassen, wegen längerer Dauer von Sommerkursen, die auch 1855 schon kursirten zc. . .	" 28,935.	88
6. Erhöhte Kurszahlungen ohne entsprechende Mehrleistung der Unternehmer in Folge von im Jahre 1856 abgeschlossenen Verträgen . . .	" 43,662.	70
Uebertrag:	<hr/>	Fr. 233,575. 79

	Uebertrag: Fr. 233,575. 79
7. Hafertheurungszulage an 13 Unternehmer	Fr. 25,188. —
	„ 258,763. 79

Es ergibt sich somit aus der ganzen Umgestaltung des Kurswesens im Jahr 1856 eine Kostenverminderung von

Fr. 9,986. 29

Ausweis über die Rückwirkung der vorjährigen Kursveränderungen auf die dießjährigen Transportkosten, resp. über Mehr- oder Minderbelastung der Rechnung des Jahres 1856 durch die Rechnung des Jahres 1855:

	Fr.	Rp.
1. Minderbelastung durch Postdienste, welche im Laufe des Jahres 1855 ganz oder theilweise aufgehoben und im Jahr 1856 nicht wieder oder auf kürzere Dauer eingeführt wurden	222,461.	08
2. Minderbelastung durch die im Laufe des Jahres 1855 bei passiven Postkursen verfügten Reduktion in der Bepannung	40,029.	20
3. Minderbelastung durch die im Jahr 1855 erzielten und auf 1856 übergegangenen, ermäßigten Kurszahlungen ohne Minderleistungen	6,258.	76
4. Minderbelastung durch die im Jahr 1855 bezahlten Hafertheurungszulagen	140,556.	20
Total der Minderbelastung	409,305.	24

Dagegen gehen ab:

1. Mehrbelastung durch Kurse, die im Laufe 1855 eingeführt worden waren und im Jahre 1856 entweder während des ganzen Jahres oder während längerer Zeit kursortheten	Fr. Rp.	230,607. 45
2. Mehrbelastung durch die im Laufe des Jahres 1855 erhöhten und aufs ganze Jahr 1856 oder überhaupt auf längere		

Uebertrag: 230,607, 45 409,305. 24 9,986. 29

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag :	230,607.	45	409,305.	24	9,986.	29
Dauer rückwirkenden Kurszahlungen gegen entsprechende Mehrlei- stungen der Unterneh- mer	40,666.	09				
3. Mehrbelastung durch die im Laufe des Jahres 1855 erhöhten und aufs ganze Jahr 1856 oder überhaupt auf längere Dauer rückwirkenden Kurszahlungen (ohne entsprechende Mehrlei- stung der Unternehmer	47,677.	12				
Total der Mehrbelastung			318,950.	66		
Folglich behält die Minderbelastung ein Uebergewicht von					90,354.	58
Mit der im Laufe des Jahres 1856 entstandenen Kostenverminderung, zusammen					100,341.	57
Schließlich hievon ab: Transportkosten für das in früheren Jahren stets unter Rubrik „Vermehrte Be- spannung“ verrechnet gewesene zweite Pferd der Kurse Nap- peraweil-Wyl, Lichtensteig-Feldkirch, St. Gallen-Heiden, Posthof Zürich zum Bahnhof, welche Ausgabenposten im Jahr 1856, und zwar vom 1. Jänner an, der Rubrik „Fixe Transportkosten“ einverleibt worden sind, nämlich					15,791.	40
Ergebnis der im Vergleich zu den vorjährigen fixen Transportkosten im Jahr 1856 eingetretenen Kostenvermin- derung von					84,550.	17
Außerordentliche und Beiwagenkosten.						
Beiwagen.						
Die Rechnung für Beiwagenlieferung erzeigt im Jahr 1856 eine Ausgabe von	Fr.	581,003.	54			
im Jahr 1855 betrug dieselbe	„	420,590.	27			
Mehrausgabe pro 1856	Fr.	160,413.	37			
Die Rechnung zerfällt im Fernern:						
1. auf vergütete Fuhrwerke an die Unternehmer	Fr.	49,874.	08			
2. „ gelieferte Pferde	„	488,670.	28			
3. „ Postillonstringselder	„	42,459.	18			
Wie oben	Fr.	581,003.	54			

Hinsichtlich der so bedeutenden Steigerung der Beiwagenkosten berufen wir uns auf die bei Anlaß des Hauptausgabentitels, Transportkosten bereits besprochenen Ursachen und beschränken uns nur noch darauf, den Ertrag der Beiwagenreisenden speziell entgegenzustellen:

Kosten der Beiwagenlieferung	Fr. 581,003. 54
Ertrag der Beiwagenreisenden	„ 546,838. 10

Verlust auf der Beiwagenführung Fr. 34,165. 44
 oder $5\frac{7}{8}\%$ der Kosten, ein bis anhin jeweilen eingetretenes Verlustergebniß. Auf die Kurse repartirt, müssen wir auf diejenigen Bezug nehmen, welche unter der Rubrik Ertrag der Reisenden, als die ergibigsten hervorgehoben wurden; da die Kosten für außerordentliche Transportmittel in dem Maße steigen, wie der Reisendenzubrang zu den Hauptseilwagenkursen es gebieterisch erfordert.

Vermehrte Bespannung der Hauptwagen.

Für die Führung größerer als in den Verträgen vorgesehenen Wagenklassen wurde in der Unterrubrik „Vermehrte Bespannung der Hauptwagen“ in Ausgabe gebracht Fr. 38,811. 17

Rechnung des vorigen Jahres „ 45,647. 12

Demnach wäre im Berichtsjahre scheinbar eine Kostenverminderung von Fr. 6,835. 95 erzielt worden; da aber im Jahr 1855 vier Ausgabenposten von zusammen Fr. 15,791. 40 unter dem Titel „Vermehrte Bespannung“ verrechnet stehen, welche im Jahr 1856 in die Rubrik „Reguläre Transportkosten“ aufgenommen wurden, so stellt sich der Vergleich folgendermaßen:

Rechnung von 1856 Fr. 38,811. 17

„ „ 1855 Fr. 45,647. 12

„ „ abzüglich „ 15,791. 40

Fr. 29,855. 72

Folglich eine Kostenvermehrung von „ 8,955. 45 entstanden durch Errichtung der Sommerdienste Nidau-Biel, Befriedstanz, und durch Einstellung von zehn 12—16plätzigen statt 8, 10—12plätzigen Wagen auf den Kursen Bern-Zürich, Tag- und Nachtdienst, Neuenburg-Zürich, Tag- und Nachtdienst und auf den Tagkursen zwischen Sissach und Olten.

Außergewöhnliche Transportkosten.

Rechnung von 1856 Fr. 61,526. 36

„ „ 1855 „ 52,586. 60

Kostenvermehrung im Jahr 1856 Fr. 8,939. 76

Der bedeutendste Posten unter diesen Ausgaben für Transportleistungen der verschiedensten Art ist die für Beförderung der Haupt- und Beiwagenreisenden zwischen Zürich und Derlikon vom 1. Jänner bis 25. Juni verausgabte Summe von Fr. 18,803. 37, welche aber durch den auf diesem Unternehmen erzielten Gewinn nicht nur ausgeglichen wird, sondern vielmehr eine Mehreinnahme von Fr. 8029. 62 zur Folge hatte. Wäre das betreffende Unternehmen nicht unter dem Titel „außergewöhnliche Transportkosten“ verrechnet worden, so bliebe uns statt einer Kostenvermehrung von Fr. 8,939. 76 eine Minderausgabe von beiläufig Fr. 10,000 im Vergleich zum vorigen Jahre in dieser Rubrik zu verzeichnen.

Bergütungen für abgetretene Kondukteurplätze und Postillonstrinkgelder.

Kein Ausgabentitel unter den Transportkosten ist maßgebender, um die Zunahme der Reisendenfrequenz, resp. das häufige Besetztsein der Hauptwagen, in Zahlen anzudeuten als die Rubrik „Bergütungen für abgetretene Kondukteurplätze“ und es wird diese Wahrnehmung durch das Rechnungsergebniß des Berichtsjahres wiederholt bestätigt.

Die Platzvergütungen sind nämlich im Jahre 1856 angestiegen auf die Summe von	Fr. 90,651. 28
Rechnung des vorigen Jahres	„ 73,225. 42
Mehrausgabe	Fr. 17,425. 86

welche sich aus dem schon mehrmals besprochenen Zuwachs im dießjährigen Personenverkehr hinlänglich begründet findet.

Dagegen haben wir eine mit den fixen Transportkosten jederzeit Schritt haltende rückgängige Bewegung in der Rubrik „Postillonstrinkgelder“ hervorzuheben:

Diese betragen im Jahr 1856	Fr. 326,343. 90
„ „ „ „ 1855	„ 332,413. 25
Minderausgabe	Fr. 6,069. 35

welche sich aus dem Umstand erklärt, daß gegen Ende 1855 und im Laufe 1856 mehrere der bedeutendsten Hauptkurse ganz oder theilweise aufgehoben worden sind, während nur kleinere Seiten- oder Verbindungskurse mit entsprechenden Wagenklassen an deren Stelle traten.

So sehr sich einerseits die Verwaltung bemühte, gutes Dienstverhalten der Postillone durch Ertheilung von Prämien zu belohnen und ihren Wett-eifer zu wecken, so erhellt andererseits aus der nachstehenden Uebersicht, daß die Kreispostdirektionen nicht ermangeln, nach Vorschrift des Reglements unnachlässiglich mit Trinkgeldabzügen einzuschreiten, sobald den Postillonen ungerechtfertigte Versäumnisse in der anberaumten Fahrzeit zur Last fallen.

Es wären nämlich laut den Postführungsverträgen im Ganzen an Trinkgebern für die regulären Kurse zu bezahlen gewesen Fr. 328,009. 15. die im Laufe des Berichtsjahrs wegen versäumter Fahrzeit abgezogenen Postillonstrinkgelder betragen . . . " 1,665. 25.

Es wurden demnach effektiv bezahlt . . . Fr. 326,343. 90. welche Summe gleichförmig in der Generalrechnung erscheint.

Diese Versäumnisbußen vertheilen sich

auf die Monate		auf die Postkreise.	
Januar	Fr. 221. 25	Genf	Fr. 18. 35
Februar	" 141. —	Lausanne	" 179. 60
März	" 70. 90	Bern	" 296. 15
April	" 46. 45	Neuenburg	" 401. 05
Mai	" 79. 20	Basel	" 87. 70
Juni	" 64. 10	Ararau	" 52. 90
Juli	" 71. 75	Luzern	" 88. 35
August	" 81. 10	Zürich	" 200. 10
September	" 83. 35	St. Gallen	" 146. 70
Oktober	" 118. 20	Chur	" 163. 05
November	" 329. 25	Vellenz	" 31. 30
Dezember	" 368. —		
	<u>Fr. 1,665. 25</u>		<u>Fr. 1,665. 25</u>

Schifffahrtskosten.

An die verschiedenen Dampfbootgesellschaften und Fährbesitzer wurden im Jahr 1856 bezahlt Fr. 42,631. 84
Rechnung von 1855 " 50,577. 43.

Kostenverminderung Fr. 7,945. 59.

herrührend von den im Laufe des Jahres 1856 neu abgeschlossenen Verträgen mit den Dampfbootgesellschaften:

- 1) des Zürcher- und Waldenstättersees;
- 2) " Bierwaldstättersees;
- 3) " Thuner- und Brienzersees.

Durch die Erneuerung dieser Verträge wurde die Kurzzahlung für die Ausföhrung der Dampfbootfahrten auf dem Zürcher- und Waldenstättersee um Fr. 3840 per Jahr, und die Vergütungen für den Postdienst auf dem Bierwaldstättersee um Fr. 6,228 per Jahr ermäßigt, ohne daß bezüglich der Leistungen für die betreffende Gesellschaft eine Erleichterung eingetreten wäre.

Ferner fiel im Berichtsjahre, die in frühern Jahren der Dampfbootgesellschaft auf dem Thuner- und Brienzensee geleistete jährliche Entschädigung von Fr. 1449. 27 gänzlich weg.

Brückengelder und Gebühren.

Dagegen ist durch das Befahren französischen Gebiets von der Schweizergränze bis Dôle und zurück durch zwei vierspännige Kurse, welche im November 1855 errichtet, aber während des ganzen Jahres 1856 unterhalten worden waren, in der Rubrik „Gebühren an das Ausland“ eine erhebliche Mehrausgabe entstanden.

Der Vergleich zum vorhergehenden Jahre gestaltet sich nämlich wie folgt:

Ausgaben von 1856	Fr. 47,221. 28
„ „ 1855	„ 19,034. 57

Fr. 28,186. 71

welche Summe zur Hälfte den Unternehmern auf der französischen Route und zur Hälfte der französischen Regie zukommt. Diese zerfällt in

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1) Droits de poste für die Haupt- und Beiwagen für die Fahrt in beiden Richtungen zu Gunsten der Unternehmer, | } zu Gunsten der franz. Regie. |
| 2) Contributions indirectes für Haupt- und Beiwagen | |
| 3) „ directes (für Patentgebühren) | |
| 4) Péages au Mont Cernand. | |

Die obenerwähnte Kostenvermehrung wäre übrigens noch um die weitere Summe von Fr. 4201. 36 höher gestiegen, wenn nicht durch die am 1. März erfolgte Aufhebung des Chablaiskurses auch die daherigen Konzeptionsgränzzollgebühren an die sardinische Post- und Zollverwaltung beseitigt worden wären.

Wagenbeleuchtung und Wagenfett.

In dieser Rubrik ist eine so unerhebliche Veränderung eingetreten, daß wir uns darauf beschränken können, das Rechnungsergebniß des Berichtsjahres mitzutheilen:

Rechnung von 1855	Fr. 23,929. 46
Mehrausgabe	„ 22,279. 83
	Fr. 1,649. 63

h. Verschiedenes.

	1856	1855
Ausgaben	Fr. 15,055. 57	Fr. 13,590. 43
Voranschlag	„ 15,000. —	

Die speziellen Nachweisungen sind in nachstehender Zusammenstellung enthalten:

	1856		1855	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1) Vergütungen für Verluste und Beschädigungen	5,644.	38	6,960.	70
Uebertrag:	5,644.	38	6,960.	70

	1856.	1855.
	Fr. Rp.	Fr. Rp.
Uebertrag:	5,644 38	6,960. 70
2) Verschiedenes. (Hierunter Portorückerstattungen, Expertisen, Besorgung der Postfuhrn, Einquartierungsaufslage, Prozeßkosten, Entschädigungen an Polizeibedienstete für Beaufsichtigungen u.)	2,461. 19	1,909. 29
3) Ankauf von Frankomarken bei der eidg. Münzstätte zu Fr. 1 für tausend . . .	6,950. —	4,720. 44
	<u>15,055. 57</u>	<u>13,590. 43</u>

Die Ausgaben für Entschädigungen und Vermischtes können als sehr mäßig angesehen werden, und was den über Erwarten gestiegenen Bedarf an Frankomarken und deren Kosten betrifft, ist hieraus für die Postverwaltung nur ein günstiger Schluß zu ziehen.

Ueber die Vergütungen für Verluste u. geben wir folgende nähere Nachweisungen:

1) Vergütungen wegen körperlicher Verletzungen in 11 Fällen	Fr. 1,187. 51
worunter die Pension für Maria Hofmann in Bern mit Fr. 188. 40 begriffen, wofür die Verbindlichkeit der Postverwaltung des Kantons Waadt auf die eidgenössische Postverwaltung übergegangen ist.	
(Diese Pensionsberechtigte ist neulich verstorben.)	
2) Vergütungen wegen Verlust von Postgegenständen, 25 Fälle	" 4,250. 41
3) Vergütungen wegen Beschädigungen oder verspäteter Expedition von Fahrpoststücken in 23 Fällen	" 206. 46
	<u>Fr. 5,644. 38</u>

Zieht man in Betracht, daß im Jahr 1856 bei Tag und bei Nacht, bei schlechtem wie bei gutem Wetter 941,278 Reisende mit ihrem Gepäck befördert worden sind, zudem noch 3,701,013 Fahrpoststücke, deren Manipulation so viele Stufen zu durchlaufen hatte, so kann dieses Ergebnis als befriedigend betrachtet werden.

Wie auch immer die gesetzlichen und dienstlichen Vorschriften beschaffen seien, etwelche Belästigung der Postkasse kann nicht vermieden werden, da wegen der Eile, wobei die Expeditionen und Ueberladungen oft erfolgen, wegen Mangelhaftigkeit der Büreaulokale, Wechsel im Dienste, Verspätung der Reklamationen u., die Person, welche speziell die Expedition des Gegenstandes zu besorgen hatte, nicht mehr ermittelt werden kann, oder derselben nur ein leichtes sehr entschuldbares Versehen auffällt. Bei solchen Vorgängen haben wir den Schadenersatz ganz oder zum Theil auf die Post-

Kasse übernommen, von der Ansicht ausgehend, daß größere Belastung der Postbeamten eine unzeitige Härte wäre und nur Entmuthigung oder schädliche Abschreckung vom Postdienste zur Folge haben würde. Wo hingegen Fahrlässigkeit oder Pflichtverletzung wahrgenommen wurde, haben wir die Beamten verantwortlich gemacht, und daß hierin nicht zu nachsichtig verfahren worden, ergibt sich aus der Thatsache, daß dieselben für Verluste und Beschädigungen im Berichtsjahre Vergütungen im Betrage von Fr. 7,223. 62 aus eigenen Mitteln zu leisten hatten.

II. Bauwesen.

Einleitung.

Nach den Bestimmungen der Bundesverfassung und der Bundesgesetze kommen die Bundesbehörden selten in den Fall, neue Bauwerke von sich auszuführen, indem die Eisenbahnen selbst, unter Aufsicht der Bundesbehörden, der Privatindustrie überlassen worden sind, und die Straßen- und Wasserbauten den Kantonen anheimfallen. Selbst Hochbauten für die verschiedenen eidgenössischen Verwaltungen, die bisanhin, wenn immer möglich, vermieden wurden, sind bisher, da sie ohnehin nicht von großem Belange waren, den speziellen Verwaltungsbehörden überlassen worden. Nur da, wo es sich um größere gemeinnützige Werke handelt, die für die beteiligten Kantone allzu große Opfer erfordern, ist die Eidgenossenschaft nach Art. 21 der Bundesverfassung berufen, Unterstützungen zu leisten, wodurch ihr auch das Recht zukommt, die zweckmäßige Ausführung zu überwachen, und zudem hat sie im Fache des Eisenbahnbaues gewisse Kompetenzen auszuüben, die ihr durch das Eisenbahngesetz speziell zugeschrieben sind.

Es gereicht uns zur besondern Befriedigung, hier erwähnen zu können, daß der Stand der eidgenössischen Finanzen den Bund in die Lage versetzt, großartige Werke, deren Verwirklichung bis anhin von einsichtigen und wohlbedenkenden Männern umsonst angestrebt wurde, durch solche Hilfeleistungen in's Leben zu rufen und dem gelungenen segensreichen Werke der Linthkorrektur bald mehrere neue Unternehmungen anzureihen, welche die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse zu fördern geeignet sind, großen Theilen der Eidgenossenschaft zum Segen gereichen, und das sanitarische und ökonomische Wohl unter Tausenden unserer Mitbürger begründen werden.

Anknüpfend an die Mittheilungen unsers letztjährigen Geschäftsberichtes, beehren wir uns, in nachfolgenden Abtheilungen diejenigen Unternehmungen aufzuzählen, die entweder bloß noch unterhalten, oder neu gegründet werden sollen, worauf wir über den Stand der Eisenbahnen und unsere Mitwirkung bei der Ausführung derselben Näheres berichten werden.

A. Straßenbauten.

St. Bernhardstraße.

Nach getroffener Uebereinkunft der bei dem Bau der St. Bernhardstraße beteiligten Regierungen wurde die Ausführung des Tunnels durch den Col de Menouve einem Unternehmer übertragen, und zwar zu so günstigen Bedingungen, daß sich die zu Fr. 800,000 veranschlagten Gesamtkosten auf Fr. 680,387. 11, oder mit Ausschluß von Fr. 29,124. 56 Regiebauten auf Fr. 300,625 für das schweizerische und auf Fr. 349,375 für das sardinische Gebiet reduzirten.

Nachdem in Turin die Absteigerung stattgefunden, die Verträge mit den Unternehmern im Beisein von Abgeordneten der Regierungen von Sardinen und des Kantons Wallis abgeschlossen waren, und wir den Beginn der Arbeiten gewärtigten, wurden wir, ohne daß uns früher je eine derartige Andeutung bekannt geworden wäre, von Seite der wallisnischen Behörden mit der Nachricht überrascht, daß das projektirte Tracé für den Tunnel durch den Col de Menouve verlassen werden müsse, und dagegen ein anderes Projekt eines tiefer anzubringenden Tunnels vorgezogen werden sollte.

Obwol nun mit Zustimmung der Abordnung des Staatsrathes von Wallis die Verträge mit den Unternehmern ohne Vorbehalt und endgültig auf ein Tracé abgeschlossen wurden, welches die nämliche Behörde einige Wochen später als durchaus verwerflich bezeichnete, so ließen wir uns doch herbei, die Lieferlegung des Tunnels bei der sardinischen Regierung zu befürworten, und sandten zu diesem Zwecke eine Abordnung nach Turin; denn das neue Projekt wurde von Seite des Kantons Waadt und des Aostathales angelegentlich empfohlen und bot so entschiedene Vortheile gegenüber dem ersten Projekte dar, daß wir dem Wunsche der zunächst beteiligten Kantone volle Rechnung tragen zu sollen glaubten. Unsere Abordnung konnte indessen von der sardinischen Regierung nur die Zustimmung erwirken, die Frage durch Experten näher prüfen zu lassen, ohne daß aber die Ausführung des in Aford gegebenen und bereits in Angriff genommenen Tunnels unterbrochen werden dürfe.

Wir sandten sofort einen Experten, Herrn Ingenieur Merian, Vater, in Biel, an Ort und Stelle, welcher uns auch unverzüglich seine Berichte, Berechnungen und Gutachten eingab, die wir der sardinischen Regierung mit dem Gesuche mittheilten, in Berücksichtigung der wesentlichen Vortheile, welche die Lieferlegung des Tunnels mit sich bringen müsse, sich für dieselbe grundsätzlich und unter dem allfälligen Vorbehalte auszusprechen, das Tracé erst nach genauern Studien bei günstiger Jahreszeit definitiv festzusetzen und einstweilen die Arbeiten einzustellen.

Die sardinische Regierung scheint zu einem definitiven Entscheid über unsern Vorschlag noch mehrerer technischer Vorarbeiten zu bedürfen, die wir unsererseits durch unsern Experten möglichst vollständig ausfertigen

Tiefen und nach Turin übermittelten. Obwohl wir nun unser Besuch um Arbeitseinstellung zu verschiedenen Malen wiederholten, sind wir dennoch zur Stunde ohne bestimmte Antwort, und daher in die unangenehme Stellung versetzt, die mutmaßlich zwecklosen Arbeiten fortschreiten zu sehen und dieselben bezahlen zu müssen. Auf dem bewilligten Kredit von Fr. 60,000 sind daher für 1856 bereits Fr. 8,275 verwendet worden.

Wenn wir uns auch stetsfort der Hoffnung hingeben, Sardinien werde der Lieferlegung des Tunnels bestimmen, so haben wir doch kein Recht, einseitig diejenigen Arbeiten einzustellen, für welche sich Wallis vertragsgemäß verpflichtet hat, und wozu der Unternehmer ebenfalls durch Vertrag berechtigt ist.

Die Verhältnisse, welche uns auf Lieferlegung des Bergdurchstiches einzugehen veranlaßten, bestehen wesentlich in Folgendem:

Der in Ausführung begriffene Tunnel liegt höher als alle andern schweizerischen Alpenpässe, und die an dessen Mündung führende Straße auf wallisanischem Gebiete wäre nicht nur auf eine lange Strecke äußerst kostspielig und in unsoliden Felsmassen zu erstellen, sondern auch durch sich bildende Gletscher bedroht und wegen der rauhen, in der Schneeregion liegenden Gegend, des Jahres wahrscheinlich während etwa 3 Monaten unfahrbar.

Der durch unsern Experten vorgeschlagene und um 241 Meter tiefer gelegte Tunnel selbst liegt noch höher als die meisten schweizerischen Alpenpässe, nämlich 2081 Meter über dem mittelländischen Meere. Er würde statt 2458 Meter 3681 Meter lang, und es könnten daher an den beidseitigen Straßenbauten, bei Annahme von $6\frac{1}{2}\%$ Steigung, 7400 Meter Länge erspart und der Alpenpaß um 6177 Meter abgekürzt werden. Unser Experte berechnet die daherigen Minderkosten des Straßenunterhaltes auf jährlich Fr. 3500 und die jährliche Ersparniß an Zugkraft für das Publikum auf Fr. 3650.

Ueberdies ließe sich die Straße so anlegen, daß sie zu jeder Jahreszeit fahrbar wäre und die Gesamtmehrkosten gegenüber dem alten Projekte und auf Grundlage des Akkordes für dasselbe betragen bloß für das sardinische Gebiet Fr. 52,821 und für das schweizerische Gebiet Fr. 50,206.

Allen diesen Vorteilen gegenüber zeigt sich nur der eine Uebelstand, daß die Bauzeit von 5 auf 7—8 Jahre ausgedehnt werden müßte.

Brünigstraße.

Nachdem die Pläne über Erstellung einer Straße von Brienz nach Luzern, deren Aufnahme die beteiligten Kantone besorgten, eingegangen waren, haben wir Ihnen unterm 14. Juli 1856 unsere bezügliche Botschaft vorgelegt, worauf Sie mit Schlußnahme vom 26. gleichen Monats einen Bundesbeitrag von Fr. 400,000 an die Brünigstraße unter den Bedingungen gewährt haben, daß sich die beteiligten Kantone bis zum 1. April 1857 über den Plan und die Ausführung des Straßenbaues,

so wie über den künftigen Unterhalt der Straße und die Vertheilung des bewilligten Beitrages zu verständigen und darüber dem Bundesrathe Ausweis zu leisten haben, so wie unter dem Vorbehalte, daß dem Bundesrathe das Recht zustehe, die Bauplane zu genehmigen.

Auf dieses hin ordneten wir eine Expertise über dieselben an, in Folge welcher einzig diejenigen von Bern einer nochmaligen Prüfung unterworfen werden mußten, nach deren Vollendung dann eine Konferenz unter Leitung einer Abordnung aus unserer Mitte angeordnet wurde, um über die im obgenannten Bundesbeschlusse enthaltenen Bedingungen eine Verständigung zu erzielen.

Diese Konferenz fand am 8. und 9. Dezember 1856 in Luzern statt, unter Betheiligung der sämmtlichen interessirten Stände, und dieselben verständigten sich, mit Ausnahme der Abordnung Nidwaldens, welche die Straßenrichtung über Stans nach Bekenried verlangte, über die Grundlagen eines Vertrages behufs Ausführung des Baues einer Straße von Brienz nach Luzern, wobei jedoch eine gütliche Uebereinkunft über die Vertheilung des verheißenen Bundesbeitrages nicht erzielt werden konnte.

Wir fanden uns daher veranlaßt, um bis zum 1. April 1857 eine bestimmte Erklärung herbeizuführen, unterm 17. Dezember 1856 einen Beschluß zu fassen, welcher den betheiligten Kantonen mitgetheilt wurde und im Wesentlichen dahin geht:

„Die Kantone Bern, Luzern, Obwalden und Nidwalden verpflichten sich, nach Vorschrift der Konferenzbeschlüsse vom 15. Mai 1855 und 8. und 9. Dezember 1856 eine kunstgerechte Straße von Luzern nach Brienz auszuführen.

„Vom Bundesbeitrage erhalten:

Bern Fr. 30,000 für Erstellung und Unterhalt der Straße auf seinem Gebiete;

Obwalden Fr. 360,000 für Erstellung und Unterhalt der Straße auf seinem Gebiete und für deren Erstellung auf dem Gebiete Nidwaldens;

Nidwalden nichts, hat hingegen bloß das für den Straßenbau auf seinem Gebiete nöthige Land unentgeltlich zu liefern und den Straßenunterhalt zu übernehmen;

Luzern Fr. 10,000 für den Bau und Unterhalt der Straße auf seinem Gebiete.

„Der Bundesrath behält sich die Genehmigung der Pläne für die neuen Straßenstrecken vor, so wie die Ueberwachung der plangemäßen Bauausführung mit Inbegriff der Korrekturen, wobei sich die Kantone seinen Anordnungen zu unterziehen haben.

„Der Bau sämmtlicher Straßenstrecken ist bis zum 1. November 1862 zu vollenden, wobei jedoch die Korrektur der alten Straße in Obwalden ausgenommen ist, für welche ein Termin bis zum 1. Jänner 1870 bewilligt wird.

„Die Beiträge werden den Kantonen jährlich, nach Maßgabe des Fortschreitens der Arbeiten, bis auf jährliche Raten von höchstens Fr. 80,000 verabsfolgt.

„Die Kantone haben dem Bundesrathe bis zum 10. März 1857 die Erklärung abzugeben, ob sie diesen Beschlüssen beistimmen oder dieselben ablehnen.

„Sollte bis zum 1. April 1857 der Ausweis über die Ratifikation der Verständigung von sämtlichen Kantonen nicht geleistet sein, so wird der vom Bunde verheißene Beitrag als dahingefallen betrachtet.“

Bei Repartition des Beitrages nahmen wir sowol auf die Länge der Straße auf jedem einzelnen Kantonsgebiete, als auch auf den Vortheil, der durch die Straße demselben muthmaßlich erwächst, so wie auf deren Hülfsmittel Rücksicht.

Wir gewärtigen nunmehr die Erklärungen der beteiligten Stände.

Straße und Brücke über den Wattbach.

Die Landesbehörde von Appenzell A. Rh. rief unsere Intervention an, bezüglich eines Konfliktes mit St. Gallen, über die Unterhaltungspflicht der bisher von appenzellischer Seite unterhaltenen, auf der St. Gallen-Teufen-Straße befindlichen Brücke über den Wattbach und der auf St. gallischem Gebiete gelegenen Straßenstrecke von der Wattbrücke bis zur Bernegg.

Da ein Entscheid über die Pflichtigkeit des Baues und des Unterhaltes nicht uns zukommen, sondern nur Sache des Richters sein kann, so ordneten wir einen Vermittlungsversuch an, mit Rücksicht darauf, daß wir bei dem schlechten Zustande der Brücke und Straße veranlaßt werden könnten, nach Art. 35 der Bundesverfassung einzuschreiten.

St. Gallen, das zur Vereinigung der bestehenden abnormen Verhältnisse geneigt zu sein scheint, verlangt aber vorerst noch entsprechende Schritte zu gütlicher Verständigung von Seite Appenzells.

Oberaufsicht der Straßen.

Im Laufe des Jahres 1856 mußte in einzelnen Fällen unsere Intervention nach den Bestimmungen des Art. 35 der Bundesverfassung eintreten, welcher dem Bunde die Ausübung der Oberaufsicht über die Straßen und Brücken, an deren Erhaltung die Eidgenossenschaft ein Interesse hat, überträgt.

Unser Einschreiten wurde in allen Fällen durch Hindernisse hervorgerufen, welche dem Postverkehr entgegengestellt wurden, und betrafen zu kleine Kurven auf Bergpässen für größere Wagen, schlechtes Straßenspflaster, Mangel an gehörigen Verbindungen über Eisenbahnen, Erstellung genügender Zufahrten zu deren Stationen und Verengung der Gassen in Dörfchaften durch Aufstellung von Marktbuden.

Die betreffenden Behörden haben in allen Fällen bereitwilligst Abhilfe getroffen, und nur eine Frage hat zu wiederholten Korrespondenzen Veranlassung gegeben.

Zur Verbindung der Eisenbahnstation mit einer Ortschaft mußte nämlich auf einer kleinen Strecke eine in allen Beziehungen mangelhafte Ortsverbindungsstraße befahren werden, deren bessere Instandstellung verlangt wurde. Die Regierung glaubte sich vorerst nicht zum Einschreiten verpflichtet, indem die Benutzung dieser Straße nur zufällig als Poststraße durch die Lage der Bahnstation bedingt worden sei, und der Umstand, daß die Postverwaltung es in ihrem Interesse erachte, sich mit der Eisenbahn in Verbindung zu setzen, den Kanton nicht verpflichten könne, eine bisher zu ganz anderm Zwecke bestimmte Straße in den einer Poststraße entsprechenden Stand zu stellen. Allein wir fanden, daß sich der Bund nach Art. 35 der Bundesverfassung nur an den Kanton zu halten habe, gleichviel, ob die Unterhaltungspflicht für die Straße, deren Instandstellung die eidgenössischen Interessen erheischen, dem Kantone, den Korporationen oder den Privaten obliege.

B. Gewässerkorrekturen.

Einthverwaltung.

Die Anordnungen, welche wir für Erzielung einer zweckmäßigeren Verwaltungswese des Einthwerkes getroffen haben, sind nunmehr theilweise in Ausführung gekommen und theilweise in Ausführung begriffen. Namentlich ist jetzt das Rechnungswesen geordnet, und zwar sowol in Bezug auf die allgemeine Verwaltungsrechnung, als auch hinsichtlich der technischen Baurechnungen, so daß wir deren Resultate, welche im letzten Geschäftsberichte bloß auf Ende 1853 ausgemittelt werden konnten, nunmehr auf Ende 1856 mittheilen können.

Das Baarvermögen betrug auf Ende 1853	Fr. 63,641. 65
auf Ende 1854, mit Inbegriff des Mobilien-Inventars und der ausstehenden Guthaben	„ 85,090. 94
auf Ende 1855	„ 89,472. 96
auf Ende 1856	„ 97,223. 43

Somit Vorschlag pro 1856 Fr. 7,750. 47

Es kann jedoch nicht diese ganze Summe als wirklicher Vorschlag betrachtet werden, indem

von veräußertem Grundbesitz herrühren, welcher aber nach nicht inventarisiert ist. Der wirkliche Vermögenszuwachs beträgt daher bloß	„ 4,254. 50
	„ 3,495. 97

Das Vermögen auf Ende 1856 ist folgendes:

Verfügbares und Kassafaldo	Fr. 12,389. 06
Zinstragende Titel	„ 68,583. 33
Mobilieninventar	„ 3,769. 64
Ausstehende Guthaben	„ 12,481. 40
	Fr. 97,223. 43

Um das Gesamtvermögen darzustellen, mangelt somit noch das Inventar der Immobilien, mit dessen Erstellung auf Grundlage einer neuere Vermessung der Grundstücke und Anfertigung entsprechender Katasterpläne, die Angestellten der Verwaltung beschäftigt sind.

Die Einnahmen des Linthwerkes, bestehend in Pachtzinsen, Kapitalzinsen, Beiträgen, Sollsentschädigung und Landveräußerung, betragen im Jahr 1856 Fr. 39,723. 03.

Die Ausgaben für		
Verwaltung	Fr. 6,078. 39	
Bau und Unterhalt	„ 22,991. 47	
		„ 28,369. 86

Wir sind übrigens mit der Untersuchung darüber beschäftigt, wie die Neufnung der Mittel des Linthwerkes, namentlich durch Veräußerung des dormalen nichts abtragenden Landes, stetsfort gefördert werden könne, und werden nicht ermangeln, Ihnen die dahерigen Resultate zur Kenntniß zu bringen.

Rheinkorrektio.n.

Wir haben Ihnen im letztjährigen Geschäftsberichte mitgetheilt, daß wir im Einverständnis mit Oesterreich die Frage einer Rheinkorrektio.n der Prüfung zweier Experten unterstellt haben, welche den Auftrag hatten, ein Korrektio.n.sprojekt festzustellen und die Punktatione.n für einen Ausführungsvertrag zu entwerfen. Allein während der hierseitige Experte ein wirksames Mittel, den stets wiederkehrenden Ueberschwemmungen vorzubauen, nur in der direkten Ausleitung des Rheines bei Brugg und Fusa.ch in den Bodensee fand und daher an diesem Projekte festhielt, neigte sich der österreicheische Abgeordnete mehr zu der Ansicht hin, den Rhein vom sogenannten E.selsch.wanz durch den Rinnsaal in den Bodensee auszuleiten.

Bei diesen abweichenden Ansichten beschränkten sich daher die beiden Experten darauf, ihre Ansichten in einem Protokolle niederzulegen, und der österreicheische Abgeordnete wollte die Auswahl des Korrektio.n.sprojektes ausdrücklich den beidseitigen Regierungen anheimstellen, ohne durch einen entschiedenen Antrag vorzugreifen. Wir ermangelten inzwischen nicht, unserm Abgeordneten die nöthige Ermächtigung zu ertheilen, um seine Ueberzeugung bei den zuständigen österreicheischen Behörden persönlich geltend zu machen; allein trotz seiner wiederholten Verwendung konnte er nicht dazu gelangen, denn es scheint die Frage, ehe sie vom technischen Standpunkte aus behandelt wird, vorerst der Begutachtung der Finanz- und Militärbehörden unterstellt zu werden, welche sich noch nicht darüber ausgesprochen zu haben scheinen.

Während wir daher außer Stand waren, die Angelegenheit in dieser Richtung weiter zu befördern, ist ein anderer günstiger Umstand eingetreten. Bekanntlich war der Abfluß des Rheines in Konstanz durch

verschiedene Wasserwerke gehemmt, und alle Techniker, so auch die vorge-
 nannten Experten, stimmten darin überein, daß die daherige Aufstauung
 hemmend auf den Abfluß des Rheines wirke. Diese Wasserwerke brannten
 nun im Mai 1856 ab, und wir ergriffen den Anlaß, mit der großherzog-
 lich badischen Regierung über deren Nichtwiederaufbau in Unterhandlung
 zu treten.

Die beidseitigen Abordnungen, für Baden Herr Bäurath Gerwig,
 und für die Schweiz Herr Oberingenieur Hartmann in St. Gallen,
 legten dann auch in einem unterm 10. Dezember 1856 zu Konstanz ab-
 gefaßten Protokolle die übereinstimmende Ueberzeugung nieder, daß die be-
 stehenden und zum Theile noch bestehenden Wasserbauten den naturgemäßen
 Wasserabfluß künstlich hemmen, und daß es unerläßlich sei, alle noch vor-
 handenen Mühlenwerke, welche das Stromprofil verengen, sofort zu beseitigen
 und in der Folge keine neuen Hindernisse einzulegen. Die Stadt Konstanz
 verlangt aber für die Auslösung der Wasserwerke eine entsprechende Ent-
 schädigung, und es wird demnach Aufgabe sämmtlicher Uferstaaten werden,
 sich über diese Angelegenheit zu verständigen, die wir demnächst verfolgen
 werden.

Juragewässerkorrektio.

In unserm Geschäftsberichte über das Jahr 1855 ist bereits hervor-
 gehoben worden, daß ein Vertrag berathen worden sei, welcher die Zu-
 stimmung der beteiligten Kantone gewärtige und die Ausführung der Jura-
 gewässerkorrektio nach dem modifizirten Projekte der Bundesexperten zum
 Zwecke habe.

Inzwischen ist aber die Angelegenheit in ein ganz neues Stadium
 getreten. Ein Unternehmer anerbote sich nämlich, gegen Ertheilung einer
 Konzession für eine schwimmende Eisenbahn von Biel nach Yferten, mit
 Ausschluß von Konkurrenzseisenbahnen während 30 Jahren, einen Beitrag
 an die Juragewässerkorrektio im Betrage von 4 Millionen Franken zu
 leisten, und überdies 6 Millionen Baukapital gegen billige Verzinsung und
 Amortisationszahlungen zur Verfügung zu stellen. Diese Idee fand nicht
 nur mehrseitigen Anklang, sondern der Große Rath des Kantons Bern
 erklärte sich selbst bereit, die schwimmende Eisenbahn in Verbindung mit
 der Gewässerkorrektio in Gemeinschaft mit dem Bunde und mit den be-
 theiligten Kantonen auszuführen.

Wir erachten es nicht für nöthig, diese Frage hier ausführlicher zu
 erörtern, indem Ihnen die bezügliche Denkschrift der Regierung des Kan-
 tons Bern vom 12. Juli 1856 zugestellt worden ist.

Einzig sei noch bemerkt, daß die Frage nicht weiter verfolgt werden
 konnte, indem die Ausführung des projektirten Unternehmens von dem
 Entscheide der Bundesversammlung über die Eisenbahnkonflikte der West-
 schweiz abhing, welcher erst im September 1856 gefaßt wurde. Da nun
 inzwischen auch die technischen Erhebungen, auf welche sich das erwähnte
 Memorial beruft, eingelangt sind, werden wir nicht säumen, die Ange-
 legenheit nunmehr an die Hand zu nehmen.

Rhonekorrektion.

Bekanntlich hat sich die französische Regierung in Folge der bedeutenden Rhoneüberschwemmungen im Jahr 1856 zu Untersuchungen veranlaßt gefunden, um der Wiederkehr gleichartiger, unglückseliger Ereignisse vorzubauen und hat zu diesem Ende bei uns um Zutritt ihrer Ingenieure auf dem schweizerischen Gebiete nachgesucht. Wir haben den Regierungen von Waadt, Valais und Genf deren beste Aufnahme empfohlen, und es haben diese mit der größten Bereitwilligkeit entsprochen.

C. Hochbauten.

Bundesrathhaus.

Der Vertrag, dessen wir im letzten Geschäftsberichte erwähnten, und welchen wir mit dem Einwohnergemeinderath der Stadt Bern unterm 18. Jänner 1856 abgeschlossen, verpflichtet denselben zur Möblirung der Rathsfäle des Bundesrathhauses und zur Einrichtung der Gasbeleuchtung in denselben, in deren Dependenzen, auf dem Hofplatze und auf den Treppen, so wie in den Korridors, und dem Bunde ist im Fernern die unumschränkte Benuzung des ganzen Gebäudes mit Inbegriff zweier Weibelwohnungen und der sämtlichen Keller zugesichert.

Der Bund gibt dagegen der Stadt Bern ein für allemal einen Beitrag von Franken 20,000, und übernimmt die innere Einrichtung der Dependenzen der Rathsfäle.

Mit den Anschaffungen für die Ausstattung haben wir den Anfang gemacht. Indem wir dabei von dem Grundsaze ausgiengen, die Einrichtungen dem mit großen Kosten schön und zweckmäßig ausgeführten Bau entsprechend und in bequemer, den Geschäftsverkehr fördernden Weise zu treffen und zu diesem Zwecke von allen Verwaltungen möglichst vollständige Angaben des nothwendigen Bedarfs verlangten und die genauen Preise ermittelten, machten wir die Erfahrung, daß die für 1856 und 1857 bewilligten Kredite bei weitem nicht ausreichen; die Archive allein, für deren Einrichtung anfangs bloß einige tausend Franken verlangt wurden, erforderten im Jahr 1856, in Folge einer ganz neuen, auf gründlichen Expertenbericht gestützten Einrichtung eine Ausgabe von Fr. 21,969. 98

Beitrag an die Gasbeleuchtung, erste Ratazahlung	„	10,000. —
andere Anschaffungen	„	875. 47

Gesammtausgabe pro 1856	Fr.	32,845. 45
Gegenüber dem Budget von	„	40,000. —

Somit Minderausgabe Fr. 7,154. 55
welche laut dem Bundesbeschlusse vom 17. September 1856 auf das Budget pro 1857 überzutragen sind. Wir werden in einem besondern Nachtragskreditbegehren hierauf zurückkommen.

Der Bau des Bundesrathshauses kann nun bald als vollendet betrachtet werden; denn zu Ende des Jahres 1856 konnten die Archive bezogen werden, während in die Büreaux im nächsten Monat Mai übergeben werden kann, und die Vollendung der Säle des Ständerathes auf den Sommer und derjenigen des Nationalrathes auf den Herbst verheissen wird.

Ueber die Weibelwohnungen und die Polizeiordnung im Bundesrathshause, die Beheizung u. s. w. desselben haben wir am 4. April 1856 bereits eine Verordnung genehmigt und werden demnächst für den Weibeldienst und die Hausordnung überhaupt weitere Vorschriften erlassen.

D. Eisenbahnen.

a. Gesetzgebung.

Wir sind noch mit Sammlung der Materialien beschäftigt, um diejenigen Entwürfe auszuarbeiten, womit Sie uns behufs eines Nachtrages des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852, betreffend den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, mit Schlußnahme vom 6. Februar 1856 beauftragt haben, und werden seiner Zeit unsere Anträge vorlegen.

b. Konzessionen und Konflikte.

1. Neue Konzessionen.

Im Jahre 1856 wurden neue Eisenbahnkonzessionen genehmigt:

im Kanton Zürich,

für Fortsetzung der Glattthalbahn von Uster nach Rütli, in der Richtung nach Napperschwil;

im Kanton Bern,

für die Elsgaubahn, von der französischen Gränze bei Delle bis Pruntrut;

im Kanton Luzern,

für die Strecke von Luzern bis an die Zugergränze bei Honau, in der Richtung nach Zürich;

im Kanton Zug,

für die Strecke von Honau über Zug an die Zürchergränze, und von Zug an die Gränze des Kantons Schwyz bei St. Adrian;

im Kanton Freiburg,

von der Gränze des Kantons Bern bei Thörishaus über Freiburg nach Dron, in der Richtung nach Lausanne;

im Kanton Basel-Landschaft,

für eine Abzweigung von Muttenz über Schweizerhall nach Augst, behufs Aufnahme einer vom Osten her kommenden Eisenbahn;

im Kanton St. Gallen,
für Fortsetzung der Glattthalbahn von Rütli nach Rapperschwyl;

im Kanton Tessin,
für die Lukmanierbahn von der graubündnerischen Gränze über Bellinz bis an die sardinische Gränze bei Brissago, und von Bellinz bis an die österreichische Gränze bei Chiasso;

im Kanton Waadt,
für Fortsetzung der Westbahn von Yferten nach Baumarcus an die Neuenburgergränze und für die Strecke Dron-Lausanne, worüber unter der Rubrik „Konflikte“ das Nähere angegeben ist;

im Kanton Neuenburg,
für Fortsetzung der Eisenbahn durch den industriellen Jura von la Chaux-de-Fonds nach Neuenburg, und

im Kanton Genf,
für Aufnahme der Westbahn von Versoix nach Genf.

2. Konzessionsabänderungen.

Fristverlängerungen, theils für Arbeitsbeginn und Ausweis über gehörige Fortführung der Unternehmung, theils für Bauvollendung wurden genehmigt:

im Kanton Luzern,
für die Strecke von Luzern bis Honau;

im Kanton Waadt,
für die Westbahn, betreffend die Strecke Morges-Versoix;

im Kanton Wallis;
für die italienische Eisenbahn, betreffend die Strecken Le Bouveret-St. Gingolph und Sion-Simplon, und

im Kanton Neuenburg,
für die französisch-schweizerische Eisenbahn, betreffend die Strecken von Verrières an die Zihl und von Neuenburg nach Baumarcus.

3. Konflikte.

Jurabahnen.

Wie wir Ihnen mittelst unserer Botschaft vom 4. Juli 1856 angezeigt haben, hat der Anstand über die Konzession einer zweiten parallelen Eisenbahnlinie von Neuenburg an die Gränze des Kantons Bern an die Jurabahn-Gesellschaft dadurch seine Erledigung gefunden, daß diese auf die erwähnte Linie einstweilen verzichtete.

Solothurner Bahnhofskonflikt.

Wir haben Ihnen unterm 29. Jänner 1856 einen besondern Bericht darüber erstattet, daß der Kanton Solothurn die Anlegung des Bahnhofes bei seiner Hauptstadt auf dem linken Ufer verlange, wogegen die Centralbahnverwaltung, welche denselben auf dem rechten Ufer projektirt hatte, den Rekurs an die Bundesversammlung ergriff, welche mit Schlußnahme vom 7. Februar 1856 die Angelegenheit dadurch entschied, daß sie auf den Rekurs nicht eintrat.

Glücklicherweise hinderte dieser Anstand nicht, daß die Bahn von Herzogenbuchsee nach Biel demnächst dem Betriebe übergeben werden kann.

Westbahnkonflikte.

Es ist Ihnen diese Angelegenheit aus mehrfachen Botschaften und wiederholter Behandlung im Schooße der Bundesversammlung allseitig bekannt, weshalb wir uns hier darauf beschränken können, den Stand der Angelegenheit, so wie deren Verlauf nach dem letzten einschlägigen Bundesbeschlusse anzudeuten.

Die Central- und Westbahngesellschaften begehrt vom Bunde eine Zwangskonzession über freiburgisches Gebiet in der Richtung von Laupen über Murten nach Pfauen und die Westbahngesellschaft eine nämliche Konzession für das freiburgische Gebiet von Peterlingen nach Ifernen. Freiburg hingegen verlangte die Eisenbahn über seine Hauptstadt, und dekretirte zu diesem Behufe unterm 27. November 1855 den Staatsbau in der Richtung von Thörishaus über Freiburg nach Payerne in der Richtung nach Ifernen, mit Ausschluß jeglicher Konkurrenzlinie auf seinem Gebiete.

Der Bund trat auf die Zwangskonzessionsbegehren nicht ein, und genehmigte am 6. Februar 1856 das Dekret über den Staatsbau.

Später gewann Freiburg eine Gesellschaft von Konzessionären, und dessen Großer Rath genehmigte mit Dekret vom 24. Mai 1856 einen unterm 8. April gleichen Jahres mit denselben abgeschlossenen Vertrag über Erstellung einer Eisenbahn von Thörishaus über Freiburg und Dron nach Lausanne, und verlangte vom Bunde die Dekretgenehmigung und die Zwangskonzession auf waadtländischem Gebiete, während Waadt die Zwangskonzessionsgesuche für die Linie über Murten wiederholte.

Mit Bundesbeschluß vom 23. September 1856 wurde der Linie über Freiburg und Dron die Genehmigung ertheilt und die Zwangskonzession gegen Waadt ausgesprochen, mit den nähern Bedingungen, daß die Detailkonzessionsbestimmungen unter Leitung des Bundesrathes durch Verständigung zwischen Waadt und Freiburg, beziehungsweise dessen Konzessionären aufzustellen seien, oder daß, wenn dieselbe nicht erzielt werden könne, die Bundesversammlung die Konzessionsbedingungen festsetze, — daß der Bundesrath ermächtigt sei, die Bahnrichtung von Freiburg bis Dron zu genehmigen, so wie diejenige von Dron nach Lausanne und die Anwendung des Expropriationsgesetzes auf dieselbe, wenn Waadt und die Konzessionäre

sich darüber nicht verständigen können, zu gestatten, und daß endlich die Konzessionäre bis zum 1. Jänner 1857 die Arbeiten zu beginnen und Ausweise über die Baumittel, über die Konstituierung der Gesellschaft und über die Leistung der vorgesehenen Kaution zu leisten haben.

Wir haben seither das Tracé auf freiburgischem Gebiete genehmigt, und sowol den Arbeitsbeginn als auch die Baumittel und die Kautionseleistung nach gewalteter Untersuchung als genügend erklärt. Eben so wurden über Aufstellung der Detailkonzessionsbedingungen Konferenzen abgehalten und die Tracépläne von Dron nach Lausanne dem Staatsrathe von Waadt zugestellt. Allein erstere blieben bisher ohne Erfolg, und über letztere konnten wir noch keine Erwiderung erhalten. Es wird sich daher in nächster Zeit zeigen, ob die Bundesversammlung veranlaßt sein wird, die Konzessionsbedingungen festzusetzen und ob wir in den Fall kommen werden, über die Baupläne und die Anwendung des Expropriationsgesetzes zu entscheiden.

4. Ausweise.

Ueber Arbeitbeginn und gehörige Fortführung der Unternehmungen haben wir die Ausweise für folgende Eisenbahnstrecken als genügend erklärt: für die Westbahn, von Morges nach Yvertois, und für die Eisenbahn durch den industriellen Jura von La Chaux-de-Fonds nach Neuenburg.

Für die Strecke Thörishaus-Freiburg-Lausanne, wie bereits oben erwähnt.

e. Expropriationen.

1. Schätzungskommissionen.

Nebst Ergänzung mehrerer Schätzungskommissionen sind solche neu bestellt worden:

im Kanton Freiburg,

für die Freiburger-Eisenbahn;

im Kanton Waadt,

für die Jougne-Massongex-Eisenbahn auf der Strecke Lausanne-Massongex;

im Kanton Wallis,

für die italienische Eisenbahn von St. Gingolph nach Brieg, und

im Kanton Genf,

für die Eisenbahn von Genf nach Versoix.

2. Gesetzeanwendung.

Auch im Jahr 1856 gelangte eine größere Zahl Expropriationseinsprachen an unsern Entscheid, theils solche, durch welche die Abtretungs-

pflicht nach Art. 12, Ziffer 1, des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 überhaupt bestritten wurde, theils solche, welche die sofortige Uebernahme der Rechte nach Art. 46 des gleichen Gesetzes verweigerten. Es sind diese Fälle theils durch Vermittlung, theils durch motivirte Schlussnahmen nach Prüfung der beidseitig vorwaltenden Verhältnisse in bisheriger Weise erledigt worden.

Bei den Einsprachen ersterer Art haben wir grundsätzlich die Abtretungspflicht in denjenigen Fällen ausgesprochen, in welchen die Interessen der Bahngesellschaften, des Verkehrs und des Betriebes diejenigen des einzelnen Rechtsbesizers überwogen.

In den Fällen zweiter Art verfügten wir die sofortige Abtretung, sobald die Requisite des Art. 46 erfüllt waren und eine Möglichkeit nicht abzusehen war, daß durch sofortige Ueberlassung der Rechte dem Rechtsbesizer Nachteile erwachsen können, während ein Verzug die Bahngesellschaft benachtheiligen mußte.

Zu speziellen Verfügungen in Bezug auf Anwendung des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 fanden wir uns in folgenden Fällen von größerem Belange veranlaßt.

Eine Kantonsregierung verfügte, daß die Bahnverwaltung die in Anspruch zu nehmenden Grundstücke, Gebäulichkeiten ausgenommen, nur zu $\frac{3}{4}$ zu bezahlen und $\frac{1}{4}$ des Schadens mit Zins erst dann zu vergüten habe, wenn die Bahn erstellt und der Umfang des in Anspruch genommenen Landes genau ermittelt sei. Sie stützte sich dabei auf Art. 44 des Expropriationsgesetzes, welcher sagt, daß die Bezahlung nach Anweisung der Kantonsregierung zu erfolgen habe. Allein wir konnten diese letztere Bestimmung nur mit denjenigen der Artikel 10, 42 und 43 gleichen Gesetzes in Zusammenhang bringen, und mußten daraus folgern, daß der Umfang der in Anspruch zu nehmenden Rechte genau anzugeben sei, daß die Entschädigung für dieselben gleichzeitig mit der Uebernahme, und zwar voll zu leisten, aber nach Anleitung der Kantonsregierungen entweder an die Grundbesitzer oder an die Inhaber von Rechten, Grundzinsen u. s. w. abzugeben sei, und daß es daher einer Kantonsregierung nicht zustehen könne, die Entschädigung ganz oder theilweise zurückzuhalten.

Wir haben daher die genannte Verfügung aufgehoben, und glaubten: es um so mehr thun zu sollen, als die Ingenieure, wie die Beispiele bei andern Eisenbahnen es beweisen, wol im Stande sind, den Umfang der in Anspruch zu nehmenden Rechte genau anzugeben.

In zwei Fällen wurden Eisenbahnverwaltungen durch Kantonalgerichte für Abtretungs- beziehungsweise Beschädigungsvergütungen belangt und reichlichen Beschwerden dagegen ein, die sich darauf beriefen, daß alle Entschädigungsstreitigkeiten durch die eidgenössischen Schätzungskommissionen, beziehungsweise das Bundesgericht zu entscheiden seien. Allein das Bundesgesetz verpflichtete die Eisenbahnverwaltungen zur Einleitung des Expropriationsverfahrens, und da dieses in beiden Fällen unterlassen worden war,

So wurde den Abtretungspflichtigen das Mittel benommen, ihre Rechte nach dem eidgenössischen Verfahren geltend zu machen, und wir konnten daher zu Ausstellung der kantonalen Gerichte keinen genügenden Grund finden.

d. Planaufnahmen.

In Folge eingelangter Gesuche haben wir, in Anwendung des Art. 8 des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850, die Planaufnahme auf folgenden Strecken bewilligt:

- im Kanton Bern,
von der obern Zihl nach Biel, nach Lyß und Murten;
- im Kanton St. Gallen,
von Wyl nach Ebnat;
- im Kanton Waadt,
von Dron nach Lausanne, und
- im Kanton Genf,
von Genf nach Sallanches, nach dem Chablais und nach Annecy.

e. Distanzeintheilung.

Die Centralbahn hat die Distanzeintheilung in Stunden und 16tel-Stunden, vom Zentralspunkte Olten aus, begonnen, und eben so entnehmen wir dem Geschäftsberichte der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn, daß sie die Eintheilung bereits durchgeführt habe.

f. Militärdienstenthebung.

In Ausführung des Bundesbeschlusses vom 20. Juli 1853 sind über die Dienstenthebung der Eisenbahnangestellten, denen die Fürsorge für die Sicherheit des Bahnbetriebes in polizeilicher und technischer Beziehung obliegt, jeweilen besondere Beschlüsse gefaßt worden, welche die von der Dienstpflicht befreiten Angestellten genau aufzählen.

Für die Bahnhof-, Stations- und Haltestellen-Vorsteher haben wir auch die Dienstenthebung je eines Stellvertreters gestattet.

Wir verpflichteten dabei die Bahnverwaltungen, alle Dienstbefreiten den zuständigen Militärbehörden sofort namentlich und genau zu bezeichnen.

g. Badische Eisenbahn.

Die Eisenbahn längs des Rheines von Mannheim nach Basel ist im Jahr 1856 bereits von letzterer Stadt bis Waldshut vollendet und dem Betriebe übergeben worden.

Ueber deren Weiterführung bis Schaffhausen sind die Studien vollendet, und zwischen dem Großherzogthum Baden und dem Stande Schaffhausen wurden die Unterhandlungen bereits eingeleitet.

Mit Rücksicht auf die bei diesen Unterhandlungen in Frage kommenden Vertragsverhältnisse werden wir uns bei denselben betheiligen.

h. Anschluß an Frankreich.

Der Anschluß der schweizerischen Jurabahnen an die, von Dôle und Salins herkommenden französischen Eisenbahnen, welchen Anschluß wir durch unsern Herrn Minister in Paris im Allgemeinen befürworten ließen, hat noch zu keinem Erfolge geführt, indem in Folge einer Verfügung im Jahr 1856 in Frankreich keine neuen Aktienunternehmungen mehr gestattet wurden.

i. Statistik.

Wir haben im Laufe des Jahres 1856 eine Sammlung der Urkunden, Dokumente, Vorschriften, Verordnungen, Reglemente, Tarife u. s. w. jeder einzelnen Eisenbahn angelegt, und die Gesellschaften bemühen sich, uns jeweilen die neuen Erlasse mitzutheilen.

Ueber den Bestand der schweizerischen Eisenbahnen auf den 31. Dezember 1856 fügen wir gegenwärtigem Berichte eine Tabelle bei, aus der sich ergibt, daß auf diesen Zeitpunkt Eisenbahnkonzessionen in Kraft bestanden für eine Gesamtlänge von $336^{11}/_{16}$ Schweizerstunden.

Davon sind:

Nicht in Angriff genommen	Stunden	$117^{15}/_{16}$
Im Bau begriffen	"	$147^{13}/_{16}$
Im Betrieb	"	$70^{15}/_{16}$
	Stunden	$336^{11}/_{16}$

Diese vertheilen sich auf 17 Kantone und 2 Halbkantone folgendermaßen:

Kantone.	Strecken.	In Schweizerfuß, Stunden und 16tel-Stunden.			
		Konzessions- nirte Eisen- bahnen.	Nicht in Angriff genommen.	Im Bau begriffene.	Im Betrieb.
Zürich.	St. Gallisch-Appenzellische Bahn	46,053			
	Glattthalbahn	98,700			
	Nordostbahn	167,654			
	Rheinfallbahn	88,201	25. 1	—	9. 4
Bern.	Zentralbahn	501,133			
	Elégaubahn	38,670	30. 11	16. 6	14. 5
Luzern.	Luzern-Zürichbahn	39,200			
	Zentralbahn	150,922	11. 14	3. 4	—
Glarus.	Südostbahn	65,160	4. 1	—	4. 1
Dug.	Luzern-Zürichbahn	95,430	5. 15	5. 15	—
Freiburg.	Freiburg-Lausanne-Bahn	197,133	12. 5	—	12. 5
Solothurn.	Zentralbahn	139,521	8. 12	—	5. 14
Basel-Stadt.	Zentralbahn	6,800			
	Französische Ostbahn	6,200			
	Badische Bahn	18,700	2. —	—	—
Basel-Landschaft.	Zentralbahn	115,902	7. 4	1. 2	2. 3
Schaffhausen.	Rheinfallbahn	11,886	— 12	—	— 12
St. Gallen.	Südostbahn	410,500			
	St. Gallisch-Appenzellische Bahn	156,313			
	Glattthalbahn	15,200	36. 6	—	26. 10
Graubünden.	Lutmanierbahn	242,660			
	Südostbahn	66,330	19. 5	15. 3	4. 2
Aargau.	Nordostbahn	186,716			
	Zentralbahn	61,076			
	Bözbergbahn	168,000	26. —	16. 5	3. 9
Thurgau.	St. Gallisch-Appenzellische Bahn	40,438			
	Nordostbahn	150,900	11. 15	—	—
Gessin.	Lutmanierbahn	486,660	30. 7	30. 7	—
Waadt.	Westbahn	592,737			
	Freiburg-Lausanne-Bahn	80,400	42. 1	20. 6	11. 13
Wallis.	Italienische Bahn	539,397	33. 11	8. 8	25. 3
Neuenburg.	Jurabahn	129,960			
	Franco-Suisse	230,000	22. 8	— 7	22. 1
Genf.	Genf-Lyon-Bahn	90,533	5. 11	—	5. 11
	1856 Total		336. 11	117. 15	147. 13
	1855 "		244. 15	95. 7	105. 12

Seit dem Erlasse des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, wurde die erste Konzession unterm 17. August gleichen Jahres für die Strecke Rorschach-St. Gallen-Wyl vom Bundesrat genehmigt, und die erste Strecke Basel-Liestal bereits am 19. Dezember 1854 dem Betriebe übergeben.

Die Betriebsöffnung erfolgte in nachstehendem Verhältnisse:

	Stunden.	16tel-Stunden.
Vor dem Jahr 1854 wurden dem Betriebe übergeben	5	4
Im Jahr 1854	3	6
" " 1855	35	4
" " 1856	27	1
	70	15

k. Finanzielles Ergebnis.

Nachdem wir über die besondern Kredite für die St. Bernhardstrasse und für Ausstattung des Bundesrathshauses bei den betreffenden Rubriken den nähern Ausweis gegeben haben, lassen wir hier eine Uebersicht der sämtlichen Ausgaben folgen, mit näherer Zergliederung der Ausgaben für Verschiedenes.

Wir finden uns dießfalls nur zu der Bemerkung veranlaßt, daß der ordentliche Kredit für „Verschiedenes“ Fr. 6000 betrug, und daß mit Bundesbeschuß vom 25. September 1856 ein Nachtragskredit von Fr. 6000 bewilligt wurde, wozu die nicht vorgesehenen Kosten der Westbahnkonflikte Veranlassung gaben.

Post- und Baudepartement.
Budgetrubrik Nr. 15 F.

				Total.		Budget.		Minder- ausgabe.	
1. Departementskanzlei.									
Kopiaturen						1,200	—	1,200	—
2. Bauwesen.									
a. Verschiedenes:									
1. Büroaufkosten (Eisenbahnzeitschriften, Konferenzen, Lithographien etc.)				800	84				
2. Mobilien und Bücher (Karten, aus- wärtige Eisenbahngesetzgebungen, Instrumente etc.)				38	15				
3. Expertisen und Kommissariate:									
Bahnhofskonflikt in Solothurn				750	60				
Rheinkorrektur				1,787	64				
Einthverwaltung				212	15				
Jurabahnkonflikte in Neuenburg				314	20				
Juragewässerkorrektur				119	57				
Westbahnkonflikte				4,537	54				
Brünigstrasse				939	60				
St. Bernhardstrasse				1,561	25				
				10,222	55	11,061	54	12,000	—
b. St. Bernhardstrasse; Beitrag						8,275	—	60,000	—
c. Bundesrathhaus; Ausstattung						32,845	45	40,000	—
						53,381	99	113,200	—
								938	46
								51,725	—
								7,154	55
								59,818	01

III. Telegraphenwesen.

Pintebau.

Im Berichtsjahre wurden folgende neue Linien erstellt :

	Länge in Stunden.
Einfache Leitung von Lausanne nach Murten	13 ² / ₈
" " " Bauen nach Flüelen (unterseeisch)	6 ⁶ / ₈
Doppelleitung Lenzburg-Wohlen	16 ⁶ / ₈
Einfache Leitung Schaffhausen-Konstanz	9 ⁴ / ₈
" " Romanshorn-Norschach	3 ² / ₈
" " Wallisellen-Uster (an der Eisenbahn)	2 ⁴ / ₈

32

Folgende alte Linien wurden vollständig umgebaut :

Einfache Leitung von Bevey nach Freiburg	12 ¹ / ₈
" " " Freiburg " Bern	5 ⁶ / ₈
" " " Yverdon " St. Croix	3 ⁶ / ₈
Doppelleitung " Bern " Murten	5 ⁵ / ₈
" " " Chaux-de-Fonds nach Sonceboz	6 ³ / ₈
Einfache Leitung " Sonceboz nach Drellingen	12 ⁶ / ₈
Dreifache " " Basel nach Liestal (an der Eisenbahn)	3 ⁴ / ₈
Zweiter Drath an die Leitung von Neugst nach Brugg	9 ² / ₈
Dreifache Leitung von Brugg nach Baden (an der Eisenbahn)	2 ² / ₈
Dritter Drath an die Leitung Baden-Zürich	4 ⁶ / ₈
Einfache Leitung Olten-Varau (an der Eisenbahn)	2 ⁴ / ₈
Doppelleitung Olten-Luzern " " "	10—
Einfache Leitung Schwyz-Biberbrücke	4 ⁵ / ₈
Doppelleitung Biberbrücke-Einsiedeln	1—
Einfache Leitung Biberbrücke-Nichtensweil	1 ⁶ / ₈
Dreifache Leitung Zürich-Winterthur (an der Eisenbahn)	5 ⁴ / ₈
Zweiter Drath an der Leitung Winterthur-St. Gallen	12—
Doppelleitung St. Gallen-Norschach	3 ² / ₈
Einfache Leitung Chigiogna-Dazio Grande	1 ² / ₈
" " Piotta-Airolo	1 ¹ / ₈
" " Ponte Moesa-Bündner Gränze	4 ⁸ / ₈
" " Lostallo-Misocco	2 ³ / ₈
" " Iffusa-Bonaduz	2 ⁶ / ₈
" " Ronco-Brissago	1 ⁴ / ₈

116¹/₈

Es betragen die Leitungen des schweizerischen Telegraphennetzes auf 31. Dezember folgende Längen :

	Einfache Leitung.	Doppelleitung.	Dreifache Leitung.
I. Kreis.	73 ⁴ / ₈	17 ² / ₈	1 ¹ / ₈ Stunden.
II. "	117 ⁴ / ₈	44 ¹ / ₈	7— "
III. "	86 ³ / ₈	27 ⁴ / ₈	14 ³ / ₈ "
IV. "	90 —	22 ⁵ / ₈	— "
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	367 ³ / ₈	111 ⁴ / ₈	22 ⁴ / ₈ Stunden.
			111 ⁴ / ₈ "
			367 ³ / ₈ "
			<hr/>
Länge in Stunden			501 ³ / ₈

Diese Linien repräsentiren ein Anlagekapital von Fr. 397,905, indem wir für eine einfache Leitung Fr. 700, für eine Doppelleitung Fr. 1000 und für eine dreifache Leitung Fr. 1300 für jede Stunde ansetzen.

Der Unterhalt der Leitungen ist durch die Verlegung der Mehrzahl unserer Linien an die Eisenbahn etwas erleichtert. Allein die längs der Landstraßen erstellten Leitungen, und namentlich die vielen Gebirgsleitungen, verlangen um so bedeutendere finanzielle Opfer, als der Verkehr über dieselben täglich wichtiger wird, und daher eine schnelle Herstellung bei eingetretener Störung nothwendig ist. Wir sahen uns daher genöthigt, für die wichtigsten Punkte, wie Gotthard, Monte Genere und Brünig Aufseher anzustellen.

Das im Juli gelegte unterseeische Tau von Bauen nach Flüelen erwies sich nach der Versenkung als mangelhaft, indem es einen bedeutenden Stromverlust zeigte, welcher von kleinen Rissen herrührte, die sich in der Guttapercha befanden. Durch eine neue Anwendung der Elektrizität gelang es dem Herrn Werkführer Hipp, diesen Uebelstand vollständig zu heben, ohne daß es nothwendig wurde, das Tau herauszunehmen, indem künstlich eine Schichte von Rost auf den unbedeckten Stellen des Eisendrathes erzeugt wurde.

Apparate.

In den Apparaten hat im Berichtsjahre die Veränderung stattgefunden, daß die in Frankreich bewährte Ersetzung der Gewichte durch eine Feder in dem Uhrwerke der Schreibapparate bei uns ebenfalls eingeführt wurde, wobei gleichzeitig noch fernere Verbesserungen damit verbunden wurden.

Die Telegraphenwerkstätte fährt fort, außer den Lieferungen für den Bedarf der Verwaltung auch für fremde Administrationen und Privatpersonen zu arbeiten. Von dem Bruttovertrag werden dem Werkführer 16 % als Prämie zugetheilt.

Büreau.

Im Berichtsjahre sind folgende zehn neue Büreaux eröffnet worden: Dießenhofen, Ermatingen, Moudon, Les Ponts, Poschiano, Pruntrut, Renan, Stefborn, Stein a. Rh., Sursee. Es waren somit auf 31. Dezember 1856 107 Büreaux im Betrieb.

Personalangelegenheiten.

Die Zunahme des Verkehrs vermehrt die Ansprüche an die Beamten. Zur Aufmunterung derselben haben wir die Bethheiligung der Beamten an dem Ertrage, welche seit zwei Jahren auf den von den Postbeamten bedienten Zwischenstationen mit größtem Vortheil eingeführt war, auch auf die Hauptstationen ausgedehnt, indem wir denselben seit dem Monat September für jede speirte und erhaltene Depesche eine Provision von 5 Rpn. verabfolgen. Eben so ist die Besoldung der Ausläufer nach der geleisteten Arbeit regulirt worden.

Eine Vermehrung des Personals war namentlich in Genf, Basel, St. Gallen und Velenz nothwendig, in Folge der außerordentlichen Zunahme des Transitverkehrs.

Hiedurch, so wie durch den Uebertritt einiger Beamten in den Eisenbahndienst wurde die Zahl der disponiblen Aspiranten schnell erschöpft, und wir waren genöthigt, im Herbst einen neuen Kurs zur Heranbildung von Beamten zu eröffnen. Dieser Kurs besteht in einer sechsmonatlichen Lehrzeit auf einem Hauptbureau, worauf eine Prüfung stattfindet, in Folge welcher Zeugnisse ertheilt werden, die allein zu einer Anstellung in der Telegraphie befähigen.

Im Frühjahr erhielt Herr Zentraldirektor Dr. Brunner einen Ruf von der österreichischen Regierung zur Reorganisation des dortigen Telegraphenwesens. Wir ertheilten ihm die zu diesem Zwecke nachgeachtete Entlassung aus unserer Verwaltung, und übertrugen ihm nach Beendigung seiner Mission von Neuem die Stelle, welche in der Zwischenzeit provisorisch durch Herrn Curchod, Inspektor des I. Telegraphenkreises verwaltet wurde.

Außerordentliche Maßregeln in Folge der Truppenzusammenzüge.

Die Wichtigkeit des Telegraphen zu militärischen Zwecken veranlasste uns bei den im Dezember angeordneten Truppenzusammenzügen, diesem Institut eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

In Berücksichtigung der bestehenden Organisation, welche ein über die ganze Schweiz verbreitetes Netz umfaßt, hielten wir es für angemessen, die vorhandenen Kräfte auch zu den speziellen Anforderungen des Augenblicks zu benutzen. Wir beauftragten daher die Telegraphendirektion, den Wünschen der Divisionskommandanten in Betreff der Erstellung provisorischer Linien und Stationen mit Anwendung aller Kräfte nachzukommen.

In Folge dieser Anordnung wurden provisorische Linien erstellt von Ermatingen nach Kreuzlingen, von Winterthur nach Eglisau und von Frik nach Laufenburg. Provisorische Stationen wurden errichtet in Kreuzlingen, Eglisau, Frik, Stein im Aargau und Laufenburg.

Diese Anordnungen wurden mit einer befriedigenden Schnelligkeit und Genauigkeit ausgeführt, so daß der hieraus erwachsene Nutzen allgemeine Anerkennung fand. Das sämtliche Material und die Personalauslagen wurden von der Telegraphenverwaltung geliefert, wogegen sie einige Entschädigung in der Bezahlung der speidirten Militärdespeschen fand, welche nach den bestehenden Bestimmungen behandelt wurden. Hiedurch wurde die gegenseitige Abrechnung wesentlich erleichtert, während andererseits die außerordentlichen Ausgaben der Telegraphenverwaltung, als einem Bundesinstitute, füglich auferlegt werden konnten.

Das bei dieser Angelegenheit angeschaffte Material wird auch später zur Errichtung provisorischer Stationen nicht allein zu militärischen Zwecken, sondern auch bei vielen andern Gelegenheiten, zum Nutzen des Publikums und als Einnahmequelle der Verwaltung verwendet werden können.

Ausländische Büreaux und Verbindungen.

Mit dem österreichischen Telegraphenetz wurde ein neuer Anschluß bei *Castasegna* ausgeführt, wodurch der Verkehr nach Italien, welcher bisher auf die Linie von Bellinzona beschränkt war, eine wesentliche Erleichterung erfährt.

Ferner wurde der schon im Jahr 1854 abgeschlossene Vertrag mit der württembergischen Regierung, betreffend den direkten Anschluß an Württemberg, nach Beseitigung einiger Schwierigkeiten zur Ausführung gebracht. Die württembergische Regierung trug die Kosten des unterseeischen Laues von Friedrichshafen nach Romanshorn, wogegen wir derselben eine eigene Leitung von Romanshorn nach Bregenz auf Schweizergebiet erstellten, welche zum ausschließlichen Verkehre von Württemberg mit Oesterreich bestimmt ist. Eine jährliche Entschädigung, welche wir für die unentgeltliche Benutzung des unterseeischen Laues zum Verkehre der schweizerischen Nordostbahn mit der württembergischen Eisenbahn zu leisten haben, wird von der genannten schweizerischen Privatgesellschaft entrichtet.

Dieser neue Anschluß gewährt eine große Erleichterung des übrigens bis jetzt sehr unbedeutenden Verkehrs mit Württemberg, während er für den Verkehr mit den übrigen Staaten Deutschlands kaum benutzt wird.

Vertragsgemäß wurde mit dem badischen Telegraphenetz ein neuer Anschluß in Konstanz bewerkstelligt, welcher vorläufig nur allein für den Lokalverkehr von Wichtigkeit ist, jedoch gleich wie der Anschluß bei Romanshorn für den Fall einer Unterbrechung der österreichischen Linien für den Verkehr mit dem östlichen Deutschland benutzt werden kann.

Im Ausland, namentlich in Oesterreich, ist eine große Zahl neuer Stationen eröffnet worden, ferner durch Bewerkstelligung des direkten Anschlusses von Oesterreich an den Kirchenstaat über Ferrara eine bedeutende Ermäßigung der nach Unteritalien bestimmten Despessen eingetreten.

Die Eröffnung einer Station in Konstantinopel ist uns namentlich dadurch wichtig, daß der Transit von England und Frankreich nach dem Orient durch die Schweiz stattfindet.

Tabelle

über die Depeschenzahl in den verschiedenen Monaten.

	Interne Depeschen.		Internationale Depeschen.		Transitirende.	
	1855.	1856.	1855.	1856.	1855.	1856.
Jänner . . .	7,607	8,950	1,425	2,081	91	608
Februar . . .	7,582	9,239	1,325	2,695	95	654
März	10,804	10,299	2,048	2,358	312	618
April	9,576	11,937	1,591	3,109	285	1,118
Mai	11,084	15,651	1,993	3,689	291	1,739
Juni	11,453	12,928	2,229	3,559	358	2,262
Juli	13,632	17,188	2,278	4,104	326	1,572
August	16,422	18,933	3,264	3,528	413	1,409
September . .	14,134	18,380	3,293	3,730	332	1,460
Oktober . . .	12,110	15,655	2,400	3,647	381	1,901
November . . .	10,603	12,897	1,851	3,428	336	1,992
Dezember . . .	8,929	16,319	1,691	4,265	307	2,170
	133,936	169,376	25,388	40,193	3,527	17,503

Vergleichsweise fügen wir folgende statistische Notizen anderer Staaten bei:

	Linienlänge in Stunden.	Zahl der Stationen.	Interner Verkehr.	Internationaler Verkehr.	Transit.
Schweiz, 1856 (2,5 Mill. Einw.)	501	107	169,376	40,193	17,503
Belgien, 1855 (4,5 Mill. Einw.)	150	42	17,279	34,725	9,429
Sardinien, 1856 (4,5 Mill. Einw.)	398	59	79,151		8,361
Baiern, 1856 (4,4 Mill. Einw.)	350	29	27,143	33,974	
Niederlande, 1855 (3 Mill. Einw.)	200	23	56,106	47,590	36,315
Württemberg, 1855 (2 Mill. Einw.)	65	22	5,252	7,347	28,295
Sachsen, 1855 (1,8 Mill. Einw.)	117	25	5,193	12,239	18,740

Interner Verkehr.

Im internen Verkehr war das Verhältniß der Depeschenzahl von 1854 zu 1855 wie 1 : 1,2. Von 1855 zu 1856 betrug dasselbe 1 : 1,3.

Für den Verkehr der einzelnen Büreaux ergeben sich folgende sieben Klassen, wobei für jedes Büreau sowohl die ankommenden, als die abgehenden Depeschen gezählt sind :

- I. Bureaux mit 2000 Nummern und mehr im Monat :
Basel, Genf, Zürich (3).
- II. Bureaux mit 1000 Nummern und mehr im Monat :
Bern, Lausanne, Vevey (3).
- III. Bureaux mit 500 Nummern und mehr im Monat :
Chaux-de-Fonds, Chur, Luzern, Neuchâtel, St. Gallen, Winterthur (6).
- IV. Bureaux mit 250 Nummern und mehr im Monat :
Aarau, Baden, Bellinzona, Biel, Chiasso, Freiburg, Interlaken, Locle, Morges, Rorschach, Rigi, Solothurn, St. Imier, Schaffhausen, Thun, Yverdon (16).
- V. Bureaux mit 100 Nummern und mehr im Monat :
Aigle, Altstätten, Altdorf, Bex, Bulle, Brugg, Burgdorf, Delsberg, Glarus, Herisau, Horgen, Langenthal, Lenzburg, Lugano, Martigny, Murten, Naters, Nyon, Olten, Ragaz, Rapperschwyl, Rheineck, Rolle, Romanshorn, Samaden, Schwyz, Zofingen (27).
- VI. Bureaux mit 50 Nummern und mehr im Monat :
Aarburg, Airolo, Andermatt, Einsiedeln, Herzogenbuchsee, Liestal, Lichtensteig, Locarno, Magadino, Männedorf, Meiringen, Moudon, Niederurnen, Les Ponts, Poschियो, Pruntrut, Renan, Richtenweil, St. Croix, Sion, Splügen, Stein a. Rh., Thuzis, Trogen, Uznach, Verrières, Wädensweil, Wallenstatt, Wattwyl, Wyl, Zug (31).
- VII. Bureaux mit weniger als 50 Nummern im Monat :
Bühler, Castasegna, Dieffenhosen, Ermatingen, Flawyl, Gais, Heiden, Lachen, Misocco, Mühlen, Rheinfelden, Sarnen, Stanz, Stekborn, Sursee, Teufen, Thalweil, Vicosoprano, Weinselden, Zug (20).

Gegenüber 1855 sind in höhere Klassen gestiegen :

Genf, Vevey, Winterthur, Baden, Biel, Chiasso, Freiburg, Interlaken, Locle, Morges, Rorschach, St. Imier, Schaffhausen, Yverdon, Aigle, Altstätten, Delsberg, Herisau, Horgen, Langenthal, Lenzburg, Martigny, Rapperschwyl, Rheineck, Samaden, Schwyz, Männedorf, Trogen (28).

Dagegen hat sich der Verkehr vermindert in Locarno und Heiden.

Internationaler Verkehr.

Der internationale Verkehr, welcher von 1854 auf 1855 von 1 zu 1,5 gestiegen war, vermehrte sich von 1855 auf 1856 im Verhältniß von 1 zu 1,6.

Die Bureaux lassen sich für den internationalen Verkehr in acht Klassen bringen :

- I. Bureau mit 1000 Nummern und mehr im Monat: Genf.
 II. Bureau mit 500 " " " " " Basel.
 III. Bureau mit 250 " " " " " Zürich.
 IV. Bureau mit 100 " " " " " Bern.
 V. Bureau mit 50 " " " " " St. Gallen,
 Vevey, Winterthur.
 VI. Bureau mit 25 Nummern und mehr im Monat: Chur, Lau-
 sanne, Luzern, Neuchâtel.
 VII. Bureau mit 10 Nummern und mehr im Monat: Bellinzona, Chi-
 asso, Chaux-de-Fonds, Freiburg, Glarus, Interlaken, Locarno,
 Lugano, Ragaz, Romanshorn, Rorschach, Schaffhausen.
 VIII. Bureau unter 10 Nummern: Alle Uebrigen.
 In höhere Klassen sind getreten: Genf, Basel, Zürich, Bern, Vevey,
 Winterthur, Luzern, Neuchâtel, Freiburg, Locarno, Ragaz,
 Rorschach.

Trotz der bedeutenden Herabsetzung der meisten ausländischen Taxen beschränkt sich der internationale Verkehr immer noch auf eine kleine Zahl von Stationen, welche dagegen im Vergleich zum Vorjahr eine starke Zunahme aufweisen.

Transit.

Der Transitverkehr verkünffachte sich im Berichtsjahre gegenüber von 1855. Dieses günstige Resultat, welches eine Einnahme von Fr. 55,779. 50 mit sich brachte verdanken wir vorzugswiese dem Zutrauen der französischen und österreichischen Verwaltung. Die Opfer, welche wir zur Erlangung dieses Resultates bringen mußten, bestanden darin, daß wir auf den Auswechslungsstationen Basel, St. Gallen, Bellinzona und Chur Nachtdienst einführten, und von Basel nach St. Gallen einen zweiten Drath an der bestehenden Linie anbrachten, welcher vorzugswiese zum Gebrauche der internationalen Korrespondenz verwendet wird. Die Kosten für diesen Drath sind durch die Transit-Einnahmen eines einzigen Monats gedeckt worden.

Finanzielles Ergebnis.

	Budget und			
	Im Jahr 1855.		Im Jahr für 1856.	
I. Einnahmen.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Interner Verkehr	133,563.	20	160,000	178,896. 85
b. Internationaler Verkehr	117,828.	07	116,000	141,050. 37
c. Einnahmen der Werkstätte	23,778.	09	12,000	43,068. 67
d. Verschiedenes	30,652.	47	24,000	30,425. 96
e. Zuschuß der Bundeskasse	18,698.	22	—	—
	324,520.	05	312,000	393,441. 85

II. Ausgaben.

a. Gehalte und Vergütungen	117,842. 96	150,760	141,924. 90
b. Reisekosten	9,766. 58	16,000	6,538. 56
c. Büroaufkosten	17,582. 06	16,000	19,429. 85
d. Gebäulichkeiten	2,086. 12	8,000	3,320. 85
e. Bau und Unterhalt der Linien	103,776. 66	104,000	122,506. 73
f. Apparate	57,902. 93	64,500	68,827. 89
g. Büreaugeräthschaften	3,586. 75	7,000	2,681. 24
h. Verschiedenes	11,993. 90	16,521	2,082. 20

324,520. 05 382,781 367,312. 22

Zu diesem Rechnungsergebniß sind folgende Bemerkungen zu machen :

I. Einnahmen.

a. Die Einnahmen des internen Verkehrs haben sich gegenüber 1855 um Fr. 45,333. 65 vermehrt. Obgleich die Depeschenzahl der internen Korrespondenz das vierfache derjenigen der internationalen Korrespondenz beträgt, so sind die Einnahmen nur um ein Geringes höher, und genügen kaum zur Bezahlung der Gehalte und Büroaufkosten.

Es ergibt sich hieraus die wiederholt angeführte Thatsache, daß die Taxen für den internen Verkehr den Betriebskosten nicht entsprechen, und daher die Verwaltung zur Deckung ihrer Ausgaben wesentlich auf den internationalen Verkehr angewiesen ist.

b. Unter dem internationalen Verkehr werden auch die Gebühren für den Transit verrecknet. Zur Statistik dieser Einnahmen werden dieselben auf der Direktion ausgezogen. Sie betragen für das Jahr 1856 die Summe von Fr. 55,779. 50 gegenüber Fr. 10,462 im Jahr 1855. Nach Abzug dieser Summen betragen die Einnahmen für den direkten Verkehr zwischen der Schweiz und dem Auslande im Jahr 1856 Fr. 85,270. 87 gegenüber Fr. 107,366. 07 im Jahr 1855. Es ergibt sich somit eine Mindereinnahme von Fr. 22,095. 20, obgleich sich die Depeschenzahl um die Hälfte vermehrte.

Zur Erklärung dieses Ergebnisses ist anzuführen, daß einerseits mit dem Jahr 1856 die Bestimmungen des Vertrages vom Dezember 1855 in Kraft traten, durch welchen die Gebühren für den Verkehr mit Frankreich, Belgien und Sardinien außerordentlich reduziert wurden, andererseits im Berichtsjahre eine große Zahl älterer Guthaben fremder Administrationen aus den Jahren 1854 und 1855, deren Abrechnung sich in die Länge gezogen hatte, bereinigt wurden. Durch Vereinfachung dieser Rechnungsverhältnisse mit den fremden Administrationen ist für die Zukunft ein regelmäßiger Verlauf vorauszusehen.

c. Die dießjährigen bedeutenden Einnahmen der Werkstätte für verkaufte Apparate waren bereits im letzten Jahre vorausgesehen. Sie dienen zur Erklärung der bedeutenden Bruttoauslagen, welche unter Rubrik f. verrecknet werden.

d. Die unter Rubrik „Verschiedenes“ verrechneten Einnahmen sind das Ergebnis der vertragsmäßigen Beiträge der Gemeinden und Eisenbahngesellschaften.

Die Gesamteinnahmen haben den Voranschlag um Fr. 81,441. 85 und die vorjährige Rechnung um Fr. 87,610. 02 überschritten.

II. Ausgaben.

a. Obgleich der Budgetansatz nebst dem Nachtragskredite für die Rubrik „Gehalte“ nicht erreicht wurde, so halten wir es doch für angemessen, in Betreff der dahेरigen Ausgaben, welche den vorjährigen Betrag um Fr. 2400 übersteigen, auf die oben (unter der Rubrik „Personalangelegenheiten“) angeführten Anordnungen aufmerksam zu machen.

b. Die Reisekosten vermindern sich von Jahr zu Jahr in dem Verhältniß, wie der Dienst regelmäßiger und daher die Inspektion weniger nothwendig wird.

c. Die Ueberschreitung des Budgetansatzes für die „Büreaufkosten“ um Fr. 3000 ist durch die massenhafte Vermehrung der Depeschen erklärt. Außer den allgemeinen Rechnungs- und Kontrolle-Formularen nimmt jede Depesche vier, und wenn ein Empfangschein ausgestellt wird, fünf Formulare in Anspruch. Es mußten somit für die im Rechnungsjahre spedirten 227,072 Depeschen ungefähr eine Million Spezialformulare verwendet werden.

Bei dieser Gelegenheit ist anzuführen, daß die Anfertigung derselben in der ganzen Schweiz vertheilt wird.

d. Die Ausgaben für die Gebäulichkeiten sind, wie schon im letzten Jahre, sehr unbedeutend, werden aber voraussichtlich im nächsten Jahre durch die auf mehreren Büreaux nothwendig gewordene Ausdehnung der Lokaltäten sich wesentlich vermehren.

e. Für den Bau und Unterhalt der Linien sind die Voranschläge um Fr. 18,506. 73 überschritten worden. Die oben in der Rubrik „Linienbau“ und „außerordentliche Maßregeln in Folge der Truppenzusammenzüge“ angeführten Arbeiten erklären die Ausgaben. Bei den zu Anfang des Winters eingetretenen Verhältnissen erschien es rathsam, einige für das nächste Jahr bezeichnete Bauten sofort auszuführen. Diese Neubauten, so wie die zur Errichtung der provisorischen Stationen längs der Rheingränge nöthig gewordenen Arbeiten möchten die Ueberschreitung der bewilligten Ansätze hinreichend motiviren.

f. Die Ueberschreitung des Ansatzes für „Apparate“ um Fr. 4,327. 89 wird dadurch begründet, daß der Verkauf von Apparaten statt der budgetirten Fr. 12,000 eine Summe von Fr. 43,000 abwarf, wodurch auch die verabsolgten Provisionen, welche in den Ausgaben erscheinen, bedeutend höher stiegen.

Das Rechnungsergebniß der Werkstätte ist im Berichtsjahre ein überaus günstiges. Von den unter der Rubrik „Apparate“ verrechneten Ausgaben fallen Fr. 65,372. 72 auf die Werkstätte. Nach Abzug der

Einnahmen für verkaufte Gegenstände, welche oben unter Rubrik c. verrechnet wurden und Fr. 43,068. 67 betragen, verbleibt als Nettoausgabe eine Summe von Fr. 22,304. 05. In diesen Ausgaben sind alle Besoldungen und Reisekosten des Werkstättepersonals enthalten. Es sind daraus bestritten worden: Sämmtliche an die Stationen abgelieferten Verbrauchsgegenstände (Linientlemmen, Papierrollen, Batteriematerialien, Kupfervitriol etc.); ferner 22 neue vollständige Apparate für unsere Stationen, ferner die Konstruktion zweier Taae.

Diese verhältnißmäßig geringen Auslagen sind somit durch den auf den verkauften Gegenständen erzielten Vortheil bedingt.

g. In Anwendung der Büreaugeräthschaften (Tische, Stühle, Waschkorrichtungen etc.) beßiß die Verwaltung der möglichsten Dekonomie, so daß die Gesamtsumme weniger als in den vorhergehenden Jahren betrug und weit unter dem Ansätze zurückblieb.

h. Unter der Rubrik „Verschiedenes“ wurde in den frühern Rechnungen die von dem Finanzdepartement berechnete Verzinsung des von dem Bunde für die Telegraphenanstalt ausgegebenen Kapitals verzeigt. In Folge des Bundesbeschlusses vom 24/25. Juli 1856, betreffend die Geschäftsführung des Bundesrathes vom Jahr 1855, Art. 13, ist diese Verzinsung aus der Telegraphenkasse aufgehoben worden.

Die Gesamtausgaben bleiben somit unter dem Voranschlag mit Fr. 15,468. 78. Sie überschreiten die Ausgaben des Jahres 1855 um Fr. 42,792. 17.

Der Aktivosaldo für das Verwaltungsjahr 1856 beträgt Fr. 26,129. 63. Ohne die oben unter „Linienbau“ angeführten 32 Stunden neuer Linien, durch welche das Telegraphennetz vergrößert wurde, hätte sich der Aktivosaldo um weitere Fr. 25,000 vermehrt.

Die auf 31. Dezember 1855 berechneten Gesamtauslagen für die Telegraphie, welche bisher nicht gedeckt worden sind, belaufen sich nebst Berücksichtigung einer Verzinsung zu 4 % laut Staatsrechnung für 1855 auf

	Fr. 333,223. 29
Im Jahr 1856 betrug der Zins	" 13,349. 93
Ferner kommt dazu die dießjährige Rate für Abzahlung des unverzinslichen Anleiheens im Betrage von	" 80,041. —
	<hr/>
Passiva	Fr. 426,614. 22
Hievon wird der dießjährige Ueberschuß der Einnahmen abgezogen mit	" 26,129. 63
	<hr/>
Bleiben somit Passiva	Fr. 400,484. 59

welche Summe die bis zum 31. Dezember 1856 von dem Bunde getragene Kapitalauslage für die Telegraphenverwaltung nebst einer Verzinsung zu 4 % darstellt.

Das Material-Inventar weist einen Werth von Fr. 100,427 auf. Den Kapitalwerth der Linien können wir nach der oben unter Abtheilung „Linienbau“ angeführten Rechnungsweise auf Fr. 397,905 anschlagen.

Es übersteigt somit der Vermögensbestand die sämmtlichen bis 31. Dezember 1856 gemachten Auslagen um Fr. 97,847. 90.

Dagegen ist zu bemerken, daß der Bund noch Fr. 160,082 als Restanz des unverzinslichen Anleiheus zu bestreiten hat.

A u s z u g

aus

dem vom Komite der schweizerischen philanthropischen Gesellschaft in Rio-Janeiro an deren Hauptversammlung im Jänner 1857 erstatteten Jahresbericht über die Geschäftsführung von 1856.

Das Komite, bestehend aus dem Ehrenpräsidenten Herrn H. David, schweizerischem Generalkonsul, aus dem Präsidenten Herrn E. E. Raffard, aus dem Sekretär Herrn Emil Wild, dem Säckelmeister Herrn W. Honegger, den Beisitzern Herren C. E. Chatenay und M. Sturzenegger und dem Ersatzmann Herrn J. Vargier, beginnt seinen Bericht mit dem Ausdruck der Freude über den gedeihlichen Zustand der Gesellschaft und versichert, daß es, Dank dem Eifer der beigetretenen Menschenfreunde, Dank der göttlichen Vorsehung, allen Bedürfnissen ohne Ausnahme zu genügen im Falle war, und dem nachfolgenden Komite einen um Rs. 684. 540 vermehrten Gesellschaftsfond übergeben könne.

Die Einnahmen betragen Rs. 10,223. 430. Sie umfassen den Kassafaldo vom 31. Christmonat 1855, die Zinsen des Gesellschaftskapitals, einige zurückerstattete Unterstützungen, ein Geschenk vom Bundesrathe (750 Fr. aus dem Kredite für das Auswanderungswesen) und die jährlichen Beiträge der Mitglieder.

Die Ausgaben als Unterstützungen beliefen sich auf Rs. 2,939. 810 wovon Rs. 600 an das in Neu-Freiburg aufgestellte Unterkomite, Rs. 170 an einige, während 73tägiger Gefangenschaft verpflegte Kolonisten von Ubatuba und das Uebrige an mehr als 100, auf verschiedene Art unterstützte Personen.

Bericht des schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1856.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1857
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.05.1857
Date	
Data	
Seite	391-468
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 186

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.