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

Bericht

des

Schweiz. Bundesrathes, an die h. Bundesversammlung über seine
Geschäftsführung im Jahr 1858.

Geschäftskreis des Post- und Baudepartements.

I. Postwesen.

A. Einleitung.

Mit dem Jahre 1858 haben wir eine Periode von zehn Jahren abgeschlossen, in welcher die eidgenössische Postverwaltung das Postwesen der Schweiz besorgte. Ein Rückblick auf die finanziellen Ergebnisse dieser Verwaltung wird besonders bei gegenwärtiger Sachlage, die eine bedenkliche Gefährdung der Postertträgnisse in Aussicht stellt, einiges Interesse gewähren.

Wir beginnen daher unsern dießjährigen Bericht über das Postwesen mit einer Uebersicht der Hauptrubriken der Einnahmen und Ausgaben in den Jahren 1849 bis 1858, und fügen derselben eine Zusammenstellung des jährlichen Reinertrages an Geld, mit Angabe der Verwendung desselben, so wie die Uebersicht über die Verminderung und Vermehrung des Inventars nach den Jahresrechnungen bei. (Siehe Tabelle 1.)

Man wird aus diesen Uebersichten vorerst mit Befriedigung das fortwährende Steigen sämmtlicher Einnahme-Rubriken wahrnehmen, das wir einerseits der Vermehrung der Bevölkerung, besonders aber der erfreulichen Entwicklung des Handels und der Industrie, andererseits den Posteinrichtungen, die dem Publikum mehrfache Vortheile dargeboten haben, zuschreiben, und das auch für die Zukunft, trotz manigfacher ungünstiger Verhältnisse, die einem nachhaltigen Steigen der Postertträgnisse entgegengetreten sind, einige Beruhigung zu gewähren geeignet ist.

In dem ersten Jahre der Zentralisation der Posten hatte in den Posteinrichtungen keine erhebliche Aenderung stattgefunden. Die Postverwaltung war mit dem Organisiren beschäftigt; daher stellte sich auch im Jahr 1849 der Reinertrag annähernd auf die gleiche Summe, die von den Kantonalverwaltungen in den Jahren 1847 und 1848 erhoben worden ist. Wenn der Ausfall auf der für die Vergütungen an die Kantone festgesetzten Scala dennoch auf Fr. 414,665. 32 sich betrug, so liegt der Grund hieron in dem Umstande, daß bei Festsetzung der Scala die weit ergiebigeren Jahre 1841, 1845 und 1846 zur Grundlage angenommen wurden und einige Kantone, laut Bundesverfassung, mit Ansätzen bedacht worden sind, die in den Durchschnittsjahren keine wirkliche Einnahme bildeten.

Zu Ende des Jahres 1849 trat die Ermäßigung der Posttaxen in Kraft, und der Ausfall stieg im Jahre 1850 auf Fr. 707,159. 78. Allein sehr bald glich sich dieser Ausfall durch die vermehrte Zahl von Briefen und Fahrpoststücken wieder aus. Während der Ausfall im Jahre 1851 auf Fr. 255,043. 89 sich ermäßigte, zeigte sich schon im Jahre 1852 ein Ueberschuß von Fr. 220,554. 65, und im Jahre 1853 von Fr. 204,242. 91, welche Summen zur Tilgung der auf dem Postmaterial haftenden Schuld und zur Auslösung der Thurn- und Taxis'schen Postverwaltung verwendet wurden.

Im Jahre 1854 trat alsdann eine bedenkliche Theuerung in den Haferpreisen ein, welche im Jahre 1854 den Ueberschuß über die Scala-summe auf Fr. 62,436. 78 herabdrückte, und im Jahre 1855 wieder einen Ausfall von Fr. 277,843. 09 zur Folge hatte. Aber auch von diesem Schlage erholte sich die Postkasse bald, obschon die Kosten für die Pferdelieferung in gleicher Höhe blieben wie früher. Der Ueberschuß erstieg wieder im Jahre 1856 die Summe von Fr. 150,372. 06 und im Jahre 1857 den Betrag von Fr. 37,302. 78. In diesem letztern Ergebnisse hatte sich schon der Einfluß der Eisenbahnen fühlbar gemacht. Aber noch empfindlicher machte sich derselbe in unserm Berichtjahre geltend, indem wir neuerdings wieder einen Ausfall von Fr. 529,367. 63 zu konstatiren haben. Zwei Umstände haben hauptsächlich zu diesem Resultate beigetragen. Für's erste die Verminderung der Passagier-Einnahmen von Fr. 3,754,726. 11 auf Fr. 2,739,207. 78, also ein Ausfall von Fr. 1,015,518. 33, während in den Transportkosten nur eine Ersparniß von Fr. 532,152. 36 erzielt werden konnte.

Wenn sich in diesen beiden Rubriken allein schon ein Ausfall von Fr. 483,365. 97 herausstellt, so steigerte sich derselbe besonders noch durch die Vermehrung der Gehalte, welche in Folge des Besoldungsgesetzes auf das ganze Jahr berechnet werden mußte, und gegenüber dem Jahre 1857 auf eine Mehrausgabe von Fr. 253,041. 05 anstieg.

Nach diesen Angaben hätte eigentlich der Ausfall für die Kantone noch bedeutender werden müssen, zumal auch der Transport schwererer Fahrpost-

stüke auf die Eisenbahnen übergieng. Allein die Mehreinnahme von Fr. 168,760 Rp. 60 auf den Briefen milderte den Nachtheil, und die Ergebnisse der letzten Monate des Jahres 1858, so wie der ersten Monate des laufenden Jahres zeigen wieder ein erfreuliches Steigen des Reinertrages, so daß sich neuerdings die Erfahrung bestätigt, daß im Postverkehr eine gesunde, nachhaltige Produktionskraft liegt, die sehr bald den nachtheiligen Einfluß eingetretener Verhältnisse auszugleichen im Stande ist. In den Spezialabtheilungen, namentlich in derjenigen des Kurswesens, sind übrigens die Mittel angegeben, die größere Ersparnisse herbeizuführen geeignet sind. Nöthigenfalls kann auch durch gesetzliche Verfügungen nachgeholfen werden; aber zu bedauern wäre es, wenn man unter dem Eindrucke ungünstiger Ergebnisse einer Uebergangsperiode sich zu Maßregeln verleiten ließe, die in volkwirtschaftlicher Beziehung als Rückschritte bezeichnet werden müßten.

Eine andere Frage ist, ob nicht in der Ausmittlung des Reinertrages der Posten ein Verfahren eingeschlagen werden soll, das den Kantonen mehr Gewähr für vollständige Entrichtung der Scalasummen darbietet. Bisher hat man den Ueberschuß der Postkasse, wie er sich bei dem jährlichen Rechnungsabschlusse herausstellte, als Reinertrag angenommen und die Bewegung des Inventars ist hiebei in keine Berechnung gezogen worden. Betrag der Kassafaldo weniger als die Scalasumme, so wurde der Minderbetrag den Kantonen nach Verhältnis ihrer Scalabetreffnisse in Abzug gebracht. Ergab sich dagegen ein Ueberschuß, so wurde derselbe dazu verwendet, das Kapital abzubezahlen, das die Postverwaltung für das von den Kantonen übernommene Postmaterial schuldig geworden war, zum Theil auch, um die Thurn- und Taxis'sche Postverwaltung für das abgetretene Postregal im Kanton Schaffhausen auszulösen. In die Bundeskasse ist daher bis dahin kein Geld vom Postwesen herrührend geflossen. Dagegen hat der Bund allerdings ein Inventar erworben, dessen Ankaufskosten nahezu abbezahlt sind, die Benutzung aber der Postverwaltung ohne Verzinsung überlassen wurde. Die Frage nun, ob und wie eine veränderte Rechnungsstellung mit den Vorschriften der Bundesverfassung in Uebereinstimmung zu bringen sei, werden wir zum Gegenstande eines besondern Berichtes machen, den wir in künftiger ordentlicher Sommersitzung der Bundesversammlung vorlegen werden.

B. Personelles.

1. Beamte und Bedienstete.

Die Zahl der Stellen, so wie der Beamten und Bediensteten in jedem Postkreise ist im Nähern auf den Beilagen Nr. 2 und 3 angegeben. Im Jahr 1858 sind gegen 1857 die hienach angezeigten Veränderungen eingetreten:

1858.

	Ver- mehrung.	Ver- minderung.
Stellen:		
Postbüreau	2	—
Postablagen	18	—
Posthalterstellen und Agentchaften im Auslande (keine Veränderung.)		
Bedienstungen im Auslande	1	—
Personal:		
Generalpostdirektion	1	—
Kreispostdirektionen (Kommiss für die Kontrolle und Kanzlei)	1	—
Postbüreau	27	—
Postablagen	19	—
Boten und Briefträger	22	—
Büreaudiener und Paker ic.	13	—
Kondukteure und Aushelfer	—	6
Provisorische Angestellte (Gehilfen, Volontäre)	—	43
	92	49
Vermehrung im Ganzen		43
		92

Die Vermehrung des Personals erfolgte lediglich nach dem Maße der Nothwendigkeit wegen Zunahme der Arbeiten auf den Kanzleien und Kontrollen der Kreispostdirektionen und in Folge verbesserter Expeditionseinrichtungen und vermehrter Verbindungen, Paketschlüsse und Bestellung der Postgegenstände.

Von den im Jahr 1857 verzeigten provisorischen Gehilfen ist einer größeren Zahl zur Zeit der Gehaltsrevision im Jahr 1858 die definitive Anstellung verliehen worden.

2. Gehalte.

Die eidgenössischen Räte haben die Nothwendigkeit einer Revision der Besoldungen auch in der Postverwaltung anerkannt und durch die bezüglichen Kreditbewilligungen die Ausführung dieser Maßregel für das Jahr 1858 möglich gemacht. Freilich konnten nicht alle Ansprüche befriedigt werden, und es werden für einzelne Ausgleichen, so wie für Fortsetzung der Erweiterungen im Dienste noch fernere Verwendungen erforderlich sein. Nicht nur war die nachhaltige Wirkung des Steigens der Preise der wesentlichsten Lebensbedürfnisse unverkennbar, sondern es hatte die Regsamkeit in Handel und Industrie und die Eröffnung des Dienstes auf bedeutenden Schweizerischen Bahnstrecken einer Anzahl der befähigtern Angestellten Gelegenheit eröffnet, ihre Arbeitskräfte höher zu verwerthen.

Stat der schweizerischen Postbüreau und Ablagen.

Ende Dezember 1858.

Stellen.	Postkreise.											Total.	Bemerkungen.
	Genf.	Lausanne.	Bern.	Neuenburg.	Basel.	Neuch.	Luzern.	Zürich.	St. Gallen.	Glar.	Vaud.		
Postbüreau	8	65	41	59	29	27	28	116	60	31	21	485	Posthalter und Agenten im Auslande.
Postablagen	4	164	158	109	110	169	101	245	120	230	50	1460	(Lausanne) 1 Posthalter in Domo d'Yffola.
Posthalter und Agenten im Auslande	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	3	5	(Neuenburg) 1 Posthalter in Pontarlier.
Bedienstete im Auslande	—	3	—	5	—	—	—	—	—	—	2	10	(Vaud) 1 Agent in Camerlata. " 1 " in Mailand. " 1 " in Luino. 5
													Bedienstete im Auslande.
													(Lausanne) 1 Paker bei der Zollstätte Yffola.
													" 1 Paker bei der Zollstätte Fougne.
													" 1 Wagenschmierer in Domo d'Yffola.
													(Neuenburg) 1 Paker bei der Zollstätte Lathod.
													" 1 Paker in Pontarlier.
													" 2 " in Salins.
													" 1 " in Vertières de Joux.
													(Vaud) 1 Paker in Camerlata.
													" 1 " in Luino.

Etat des Personals der Postverwaltung. (Ende Dezember 1858.)

Klassen des Personals.	Generalpostdirektion.	Postkreise.											Total.	Bemerkungen.	
		Genf.	Lausanne.	Bern.	Neuenburg.	Basel.	Karau.	Luzern.	Zürich.	St. Gallen.	Glar.	Vellenz.			
A. Beamtete.															
Generalpostdirektion	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	Recapitulation. Generalpostdirektion 20 Kreispostdirektionen 57 Postbüreau 727 *) Postablagen 1460 Briefträger und Boten 650 Pafer, Büreaudiener u. s. w. 124 **) Kondukteure und Spettkondukteure 210 ----- 3249 Erledigte Stellen 0 Gehilfen, Volontäre 11 ----- Total 3259 Auf Ende Dezember 1857 3216 Vermehrung im Jahr 1858 43
Kreispostdirektionen:															
Kreispostdirektoren	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	
Kreispostkontrolleure	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	
Kreispostadjunkte	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	
Kommiss der Kreispostdirektionen	—	—	4	3	3	3	1	2	5	3	—	—	—	24	
Postbüreau:															
Hauptpostbüreau (am Sitz der Kreispostdirektionen)	—	13	21	23	18	26	13	13	23	12	7	5	—	174	
Zusammengesetzte Büreau	—	—	22	7	30	9	8	2	13	14	—	3	—	108	
Einfache Büreau	—	7	57	37	52	25	22	26	112	53	30	19	—	440	
Posthalter und Agenten im Auslande	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	3	—	5	
B. Bedienstete.															
Ablagehalter	—	4	164	158	109	110	169	101	245	120	230	50	—	1460	
Briefträger, Fahrpostfaktoren und Briefkastenleerer	—	48	48	63	45	24	11	8	44	34	4	4	—	333	
Boten	—	23	101	30	25	16	26	9	36	7	11	33	—	317	
Büreaudiener, Pafer, Wagenwäscher und Wagenführer u. s.	—	3	16	18	14	13	7	9	17	12	6	9	—	124	
Kondukteure	—	3	25	29	27	12	10	10	29	23	10	8	—	186	
Spettkondukteure	—	2	11	—	—	1	—	1	2	5	—	2	—	24	
Total	20	106	473	371	327	242	270	184	529	286	301	139	—	3248	
Etat auf Ende 1857	19	98	457	370	317	229	264	177	513	281	299	138	—	3162	
Volontäre, Ueberzählige und provisorische Aushelfer.															
Generalpostdirektion	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
Kreispostdirektionen	—	2	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
Postbüreau	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	4	
Ablagen, Briefträger, Boten, Pafer u. s.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kondukteure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	3	4	—	1	2	—	—	—	—	—	—	1	—	11	

*) Inbegriffen 5 Posthalter und Agenten im Auslande, nämlich:
 1 Posthalter in Domo d'Offola (Lausanne).
 1 " in Pontarlier (Neuenburg).
 1 Agent in Camerlata (Vellenz).
 1 " in Mailand
 1 " in Luino "

**) Inbegriffen 10 Bedienstete im Auslande, nämlich:
 1 Pafer in Isella (Zollstätte) (Lausanne).
 1 " in Jougne
 1 Wagenführer in Domo d'Offola (Lausanne).
 1 Pafer in Duthod (Zollstätte) (Neuenburg).
 1 " in Pontarlier
 2 " in Salins
 1 " in Verrières de Joux
 1 " in Camerlata (Vellenz).
 1 " in Luino "

Auch durften wir in größern Städten, wie an den Bahnlirien und deren direkten Verbindungen, so auch verhältnißmäßig in den entferntern Gegenden mit Verbesserungen im Dienste für schnellern Bezug der Postgegenstände durch vermehrte Verbindungen, Paketschlüsse, Errichtung fahrender Postbüreaux und für schnellere Ueberlieferung an die Adressaten durch öftere Boten- und Briefträgerkurse nicht zurückbleiben, welche Ausdehnung der Dienstleistungen allein schon sehr erhebliche Mehrbelastung des Besoldungsetats herbeiführte. Die Postverwaltung wird diese Dienstverbesserungen nach Maßgabe der ihr zu Gebote stehenden Mittel unablässig weiter verfolgen.

Wir übertragen hierher die Angaben der frühern Jahresberichte seit 1848 über die Bewegung des Besoldungsetats und dessen Verhältniß zur Roheinnahme.

Jahrgang.	Roheinnahmen.	Ausgaben an Besoldungen laut Postverwaltungsrechnung.	Verhältniß der Besoldungsausgaben zu den Roheinnahmen.
	Fr.	Fr.	Prozente.
1849 . . .	4,898,327	932,731	19,00
1850 . . .	5,188,871	993,321	19,14
1851 . . .	5,686,367	1,021,420	17,96
1852 . . .	6,514,634	1,095,580	16,81
1853 . . .	7,083,503	1,156,282	16,32
1854 . . .	7,425,794	1,286,346	17,45
1855 . . .	7,713,587	1,349,148	17,49
1856 . . .	8,363,128	1,417,613	16,95
1857 . . .	8,279,989	1,534,602	18,53
1858 . . .	7,358,694	1,787,643	24,29

Wie aus frühern Jahrgängen zu entnehmen ist, kann man erwarten, da die starke Erhöhung der Besoldungsquote durch die allgemeine Gehaltrevision herbeigeführt worden, daß fortan wiederum eine überwiegende Steigung der Roheinnahmen eintreten und daher ein günstigeres Verhältniß der Besoldungsquote eintreten werde.

Der Bestand der Besoldungen nach Kreisen und Stellen auf Ende des Jahres ist in der Beilage Nr. 4 angegeben. Die Abweichung von der Postverwaltungsrechnung rührt daher, daß in ersterer nur die fixirten Gehalte, ohne Einrechnung der zufälligen Entschädigungen für vorübergehende Aushilfe und Stellvertretungen bei den Beamten, Kondukteuren zc. enthalten sind.

Wir liefern mit nachfolgender Uebersicht zugleich einen Nachweis, in wie weit die Ausgaben für fixirte Gehalte im Jahr 1858 durch Revision und andererseits durch Dienstvermehrungen und successivc Veränderungen erhöht worden sind.

Etat der Besoldungen der Postverwaltung (Ende Dezember 1858).

	Generalpost-direktion.	Postreise.											Total.	Rubriken des Budget.
		Genf.	Lausanne.	Bern.	Neuenburg.	Basel.	Arar.	Luzern.	Zürich.	St. Gallen.	Ghur.	Vellenz.		
A. Beamte.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Generalpostdirektion	52,100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,100	Nr. 23 I A 1—4.
Kreispostdirektionen :														
Kreispostdirektoren	—	3,600	3,800	3,500	3,500	3,800	3,000	3,000	3,800	3,500	3,300	3,000	37,800	Nr. 23 I B 1.
Kreispostkontroleure	—	2,700	2,900	2,700	2,900	2,700	2,600	2,600	2,700	2,700	2,600	2,600	29,700	" I B 2.
Kreispostadjunkte	—	2,400 *)	1,800	2,000	2,000	2,000	2,200 **)	2,100 *)	2,500	2,000	2,200	1,800	23,000	" I B 3.
Kommiss der Kreispostdirektionen	—	—	4,704	4,068	3,020	3,648	1,380	1,740	6,172	2,916	—	—	27,648	" I B 4.
Postbüreau :														
Hauptpostbüreau (am Sitz der Kreispost-direktionen)	—	23,860	29,360	35,404	29,628	41,480	15,776	19,620	36,012	19,940	11,552	7,780	270,412	Nr. 23 I C.
Zusammengesetzte Büreau	—	—	28,678	9,580	48,564	13,112	12,560	2,100	18,000	17,260	—	4,340	154,194	
Einfache Büreau	—	6,720	40,096	21,700	35,010	13,400	20,360	16,850	59,590	31,120	19,980	14,620	279,446	
Posthalter oder Agenten im Auslande	—	—	600	—	3,000	—	—	—	—	—	—	352	3,952	
B. Bedienstete.														
Ublagehalter	—	1,170	20,675	29,736	15,671	16,324	26,632	16,258	36,436	18,108	24,998	5,168	211,176	Nr. 23 I D.
Briefträger, Fahrpostfaktoren und Briefkasten-leerer	—	36,200	23,526	20,054	29,847	20,580	8,272	4,600	32,416	16,380	3,356	2,260	197,491	
Boten	—	16,368	38,185	7,940	8,182	7,060	9,532	2,014	15,264	3,620	4,618	9,292	122,075	
Büreau-diener, Paker, Wagenwascher und Wagen-schmierer (die Paker im Auslande inbegriffen)	—	3,000	7,671	8,716	8,894	11,260	4,308	5,012	13,960	6,528	3,180	3,880	76,409	
Kondukteure	—	4,200	33,600	39,480	32,220	15,000	12,600	13,260	38,400	29,700	13,560	10,560	242,580	Nr. 23 I E.
Spettkondukteure	—	600	3,300	—	—	300	—	300	600	1,500	—	600	7,200	
Total	Fr.	100,818	238,895	184,878	222,436	150,664	119,220	89,454	265,850	155,272	89,344	66,252	1,735,183	
Etat auf Ende 1857	"	44,900	88,526	207,710	194,848	132,740	101,642	73,766	228,080	131,990	74,803	52,796	1,493,301	
Volontäre, Ueberzählige und provisorische Aushelfer.														
Generalpostdirektion	4,200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,200	Nr. 23 I A 5.
Kreispostdirektionen	—	1,500	—	500	600	—	—	—	—	—	—	—	2,600	
Postbüreau	—	2,400	—	—	1,200	—	—	—	—	—	—	—	3,600	
Ablagen, Briefträger, Boten, Paker u. s. w.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kondukteure	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	Fr.	4,200	3,900	500	1,800	—	—	—	—	—	—	—	10,400	
Gesamtbestand	Fr.	56,300	104,718	238,895	185,378	224,236	150,664	119,220	89,454	265,850	155,272	89,344	66,252	1,745,583

*) Worunter Fr. 200 für die Führung der Kreispostkasse.
 **) Worunter Fr. 200 für die Leitung des Fahrpostbüreau.

Stellen.	Fixirte Gehalte.		Vermehrung.	Vermehrung der Besoldungsausgaben.	
	1857.	1858.		Gehalts- revisionen.	Neue Dienst- einrichtungen etc.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Generalpostdirektion	44,900	52,100	7,200	4,900	2,300
Provisorische Aushilfe	3,795	4,200	405	—	405
Kreispostdirektoren	35,616	37,800	2,184	2,184	—
Kreispostkontrolleure	27,564	29,700	2,136	2,136	—
Ladjunkte	19,196	23,000	3,804	3,408	396
Gehilfen	26,280	30,248	3,968	2,789	1,179
Postbüreaux	630,022	711,604	81,582	75,687	5,895
Ablagen, Boten, etc.	531,554	607,151	75,597	55,639	19,958
Kondukteure und Supplanten	220,150	249,720	29,600	25,780	3,820
Total:	1,539,107	1,745,533	206,476	172,863	33,613

3. Kauttionen.

Die früher laut gewordenen Einwendungen gegen die bestehenden Vorschriften über die Dienstkautionen haben sich in neuerer Zeit nicht mehr wiederholt. Welche Anordnungen hierüber bestehen mögen, immer werden dieselben den Bürgen in dem Maße lästig sein, wie sie andererseits der Postverwaltung zur Sicherung gereichen sollen; auch mögen in neuerer Zeit hin und wieder eingetretene Fälle der Ersatzeinklagung bei den Bürgen für Beibringung der Kauttionen nachtheilig eingewirkt haben. Im Ganzen sind die Kautionsbeträge dormalen sehr mäßig gestellt, und zwar:

für die Kreispostkassiere (und Telegraphenkassiere) auf . . .	Fr. 30,000
" " Kreispostdirektoren, Adjunkten und Kontrolleure auf . . .	" 20,000
" " Bureauchefs, wenigstens auf . . .	" 10,000
" " Posthalter größerer Bureaux, von 6000 Fr. bis auf . . .	" 10,000
" " " " kleinerer Bureaux, deren Gehalt 600 Fr. nicht übersteigt, und für die Beamten des Train- und Bekleidungswesens, von 3000 bis . . .	" 6,000
für die Kondukteure . . .	" 6,000
" " andern Bediensteten der Postverwaltung, als: Ablagehalter, Boten, Briefträger, Paker, Büreaudienere u. s. w. von Fr. 1000 bis . . .	" 2,000

Bei diesen Kautionsbeträgen läuft die Postverwaltung immerhin noch Gefahr, Einbußen zu machen, da die den Postbeamten anzuvertrauenden Werthbeträge den Kautionsbetrag oft bedeutend übersteigen, abgesehen davon, daß die Nichtbeachtung irgend welcher Formalitäten oder Verschiedenheit der Auslegung bestehender Gesetze in verwickelten Fällen u. s. w. leicht gerichtliche Einreden der Bürgen und die Unmöglichkeit, die Bürgschaft geltend zu machen, zur Folge hat.

C. Geschäftsgang und Disziplin.

Die Dienststunden der Beamten auf den Postbureaux richten sich wesentlich nach den Kursanordnungen und den örtlichen Bedürfnissen. Im Ganzen ist der Dienst anhaltend und meist mehr bindend als die Bestimmungen anderer Beamten. Bei den mittlern und größern Bureaux nimmt derselbe in der Regel die ganze Thätigkeit und Zeit der Postbeamten in Anspruch. Wo erheblicher Nachdienst vorkommt, muß dem Beamten eine Aushilfe bewilligt werden.

Die Inspektionen bei den Postbureaux werden zunächst von den Kreispostdirektionen gemacht; nur wäre zu wünschen, daß denselben hiefür noch mehr Zeit übrig bliebe. Neben den Inspektionen der Kreispostdirektoren sollten aber auch noch durch höhere Beamte der Generalpostdirektion öftere Inspektionen vorgenommen werden. Allein diejenigen Beamten, die sich hiefür besonders eignen würden, sind so sehr an ihre Bureaux gebunden, daß eine Aushilfe dringend notwendig erscheint. Dießfällige Anträge haben jedoch bei der Bundesversammlung noch keinen Anklang gefunden.

Das Postdepartement, so wie die Kreispostdirektionen sind bei Wahrnehmung von Fahrlässigkeiten im Dienste oder bei begründeten Klagen gegen die fehlbaren Beamten und Bediensteten mit Verweisen, Ordnungsstrafen zc. eingeschritten, und in Fällen, wo die Verwaltung grobe Dienstfehler oder Vergehen entdeckte, ist je nach Umständen die Entlassung oder zugleich auch die Verzeigung bei den kantonalen Gerichten verfügt worden.

Die Beilage enthält hierüber einen übersichtlichen Nachweis.

D. Posttaxen.

Seit längerer Zeit bildet die Revision der Posttaxen eine offene Frage; schon vor einem Jahr glaubten wir den Zeitpunkt eingetreten, zu Änderungen in dieser Beziehung zu schreiten.

Die Ansichten der Verkehrswelt gehen in der Briefpost entschieden auf Einführung einer Einheitstaxe, die auch wir als das unmittelbare Ziel der bevorstehenden Revision bezeichnen, immerhin unter Begünstigung der Frankirung. Dieses System ist bei allen größern Postverwaltungen bereits eingeführt und bietet durch Vereinfachung der Administration sehr erhebliche Vortheile dar.

Als einzige Ausnahme würde für den innern Verkehr die Ortstaxe und für den internationalen Verkehr die Gränzrayontaxe gelten, auf welche überall geeignete Rücksicht genommen worden ist.

Für die Briefe aus und nach dem Auslande geben die Postverträge mit andern Verwaltungen die Norm an die Hand für die beiderseitige Taxerhebung. Es bestehen jedoch im Briefverkehr mit Frankreich noch einige Ausnahmen, die den Reinertrag der Posten bedeutend schmälern. Von den ausländischen Briefen steht im Ganzen die Taxe nur sehr wenig über dem Durchschnitte der innern Taxe.

In ähnlicher Weise wie für Briefe würde auch für Drucksachen unter Banden die Einheitstaxe einzuführen sein.

Was den Tarif der Fahrpoststücke betrifft, so hat sich die Ueberzeugung festgestellt, daß eine Ermäßigung der Taxen von Gewichtstücken über 10 Z. und von Werthstücken über 1000 Fr. nothwendig geworden ist. Bereits hat auch die Bundesversammlung durch Beschluß vom 29. Juli 1858 die Ermächtigung erteilt, der allgemeinen Revision des Posttaxengesetzes vorgängig einen provisorischen Fahrposttarif einzuführen (VI, 48). Wenn wir bis jetzt von dieser Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht haben, so liegt der Grund hievon hauptsächlich in dem Umstande, daß eine Ermäßigung der Taxe, wie sie durch die Konkurrenz der Eisenbahnen geboten wird, zugleich auch auf andern Poststrafen hätte eingeführt werden müssen, was bei der ohnehin bedeutenden Verminderung des Reinertrags der Posten als sehr bedenklich erschien. Zudem zeigen die gemachten Erfahrungen, daß zur Wahrung der Interessen des Postärars eine bloße Ermäßigung der Taxen nicht ausreicht, wenn nicht zugleich auch einige gesetzliche Vorschriften über Sicherung des Postregals erlassen werden.

E. Postregal.

Die Erhaltung des Postregals ist eine der wesentlichsten Bedingungen eines bedeutenden Reinertrages der schweizerischen Postverwaltung. Die Ueberwachung gegen Verletzungen des Regals ist jedoch für die Postverwaltung um so schwieriger, als die Postbeamten und Bediensteten im wenig geeigneter Lage sind, Verletzungen wahrzunehmen und zu konstatiren und die polizeiliche Unterstützung der Kantone hierin nur sehr geringen Erfolg gewährt. Ueberdies enthalten die Bundesgesetze nur sehr allgemeine und unzureichende Bestimmungen über die Art und Weise, wie das Postregal gegen Benachtheiligungen zu schützen sei, und die bezüglichlichen Anordnungen der Postverwaltung geben nur zu leicht Anlaß zu Kompetenzkonflikten in den Kantonen und Beschwerden über Beschränkung der Gewerbe-freiheit. Im Ganzen geht die Wahrnehmung der Kreispostdirektoren dahin, daß durch unbefugten Transport von Briefen und Paketen mit Privatboten und Fuhren der Post höchst wahrscheinlich erhebliche Einnahmen entzogen werden, was zu konstatiren nur in vereinzelt Fällen gelingt, wie aus der Uebersicht hervorgeht, die über die angezeigten und abgewandelten Uebertretungsfälle hier beigelegt wird.

An eine große Zahl von Privattransportunternehmungen sind auch im Jahr 1858 Konzessionen zum Betriebe ertheilt worden; hingegen haben wir von dem regelmäßigen Ausschlußrechte in einigen Fällen Gebrauch gemacht, wo die bestehenden Postkurse für den Bedarf als ausreichend zu erachten sind und im Falle von Konkurrenz nur mit desto größerer Einbuße der Postkasse dennoch unterhalten werden müssen.

Die Portobefreiungen, namentlich in Amtssachen, geben fortwährend Stoff zu Reklamationen von Seite der Behörden und Beamten gegen die Postverwaltung. So einfach der gesetzliche Grundsatz (Bundesgesetz vom 6. August 1852) sich darstellt, so schwierig ist dessen richtige Vollziehung für den Expeditionsbeamten. Manche Wahrnehmungen lassen vermuthen, daß Korrespondenzen als Amtssache aufgegeben und bezeichnet werden, denen nach dem Wortlaute und Sinne des Gesetzes die Portobefreiung nicht zukommt. Die expedirenden Postbeamten sehen sich nun stets in der schwierigen Stellung, auf der einen Seite die Posteinnahmen und Regalrechte des Bundes wahren und andererseits den Ansprüchen der Behörden und Beamten für portofreie Beförderung nicht zu nahe treten zu sollen und laufen Gefahr, in zweifelhaften Fällen durch die für Er-wahrung des amtlichen Charakters der Korrespondenzen erforderlichen Formalitäten den Vorwurf der Antastung des Postgeheimnisses auf sich zu laden.

Von amtlichen Stellen wird überhaupt über zu große Beschränkung der amtlichen Portofreiheit Beschwerde geführt, namentlich in Bezug auf die Korrespondenz der Pfarrämter, denen nach den gesetzlichen Vorschriften ein weiterer unentgeltlicher Transport als für Korrespondenzen mit portofreien Behörden, für Mittheilung von Zeugnissen, den Zivilstand betreffend, und in Amtssachen nicht zugestanden werden kann.

Die weitere Ausdehnung der Portobefreiung in Amtssachen wäre nun in keiner Weise räthlich; vielmehr würde es als wesentlicher Fortschritt zur Vereinfachung anzusehen sein und vielfache Schwierigkeiten zwischen den Beamten und der Postverwaltung beseitigen, wenn die Bundesversammlung zur Entschliessung gelangen würde, die Portobefreiungen in Amtssachen ganz aufzuheben und dagegen den Kantonen, unbeschadet ihrer sonstigen Ansprüche auf den Postertrag, eine fixirte jährliche Entschädigung auszurichten, die dem dormaligen durchschnittlichen Tarbetrage dieser amtlichen Korrespondenzen gleich käme. In Kommissionen der Bundesversammlung ist diese Ansicht als die allein sichere und zweckmäßige bereits ausgesprochen und empfohlen worden.

F. Kurswesen.

1. Uebersicht.

Das schweizerische Eisenbahnnetz hatte am Ende des Jahres 1857 eine Ausdehnung von 107^{10/16} Stunden gewonnen. Mehrfache Lücken gewährten jedoch der Postverwaltung den Vortheil, den Verkehr der nicht zusammenhängenden Eisenbahnstrecken durch Postkurse zu vermitteln. Die Strecken Genf-Morsee, Nidau-Biel, Läuflingsingen-Ölten, Aarau-Brugg, Rheinek-Chur stellten sich namentlich als ergiebige Postkurse heraus. Im Laufe des Jahres 1858 wurden nun aber diese Lücken ausgefüllt und das Netz bis auf eine Ausdehnung von 143^{15/16} Stunden ergänzt. Durch diese Vervollständigung des Eisenbahnnetzes und die hiedurch möglich gewordene Verständigung unter den Eisenbahnverwaltungen zur Einführung eines durchlaufenden Eisenbahnverkehrs ist auf diesen Verkehrslinien die Beförderung von Personen ganz und der Transport schwererer Fahrpoststücke großentheils auf die Eisenbahnen übergegangen *); zu gleicher Zeit hat sich auch der raschere Bau der Eisenbahnen auf den Konkurrenzlinien der Nachbarstaaten auf empfindliche Weise fühlbar gemacht, und wenn wir auch in manchen Fällen die Konkurrenz der ausländischen Verkehrslinien siegreich hätten bestehen können, so ist hinwieder der Mangel einer Verständigung über die nothwendige Koordination der Kurse, namentlich in der Winterfahrordnung hemmend entgegengetreten. Diese Verhältnisse haben nicht nur auf die Finanzen der Postverwaltung, sondern auch auf die Interessen des verkehrtreibenden Publikums einen sehr nachtheiligen Einfluß ausgeübt.

Die bisherigen Grundlagen des Postverkehrs und des Fahrtenplanes erlitten eine nicht unwesentliche Aenderung, und zwar sehr oft ohne rechtzeitige Anzeige, so daß die Postverwaltung in aller Eile ihre Vorkehrungen treffen mußte, um ihre Verbindungen an die durch die Eisenbahnverwaltungen gegebenen neuen Einrichtungen anzuschließen. Daß es hierbei

*) Und zwar eben beim Beginn der Sommermonate, die für die Postverwaltung immer die ergiebigsten waren.

Schwierig war, jederzeit gleich anfangs das Richtige zu ertreffen, ist leicht einzusehen. Die Eisenbahnverwaltungen haben für ihr neues Institut begreiflicherweise die für die Post ergiebigsten Verkehrslinien ausgewählt, auf welchen der Ertrag der Passagiergelder allein schon einen bedeutenden Ueberschuß über die Transportkosten ergab und zugleich die Beförderung sämtlicher Postsendungen ohne alle Kosten unentgeltlich stattfinden konnte. Der Nachtheil für die Postverwaltung bestand aber nicht bloß in dem Entzuge dieser ergiebigen Verkehrslinien, sondern wesentlich auch in dem nachtheiligen Einflusse, den der leichtere Verkehr der Eisenbahnen auf die parallelen Postkurse ausübte, die man wegen des Lokalverkehrs nicht gleich wie auf den Hauptlinien ganz aufheben dürfte. Wenn hier gewinnbringende Kurse in verlustgebende umgewandelt wurden, so konnten wir hinwieder auch auf den Hauptlinien mehrfachen Ausgaben nicht entgehen, die durch die bedeutende Veränderung und Vermehrung der Verkehrsverbindungen längs der Eisenbahnen nothwendig wurden.

Dahin gehören: die Verlegung von Büreaux und Ablagen, Bezahlung von Miethzinsen für Büreaux und Remisen, Vermehrung des Personals für Beforgung des vermehrten Dienstes der öfteren, Distribution durch Boten und Briefträger, die Errichtung von Seitenkursen, die auf die Eisenbahnstationen ausmünden und von Omnibus- und Fournondiensten zur Verbindung der größern Postbüreaux mit den Bahnhöfen, und endlich auch die Einführung fahrender Postbüreaux, die jedoch in unserm Berichtsjahr noch keine große Ausdehnung gewonnen hat, weil eine Verständigung mit den Bahngesellschaften über die an dieselben zu leistende Entschädigung noch nicht erzielt werden konnte. Zudem zeigen die Rechnungen, daß wir an die Eisenbahnen für den Transport der schwereren Fahrpoststücke, die wir bisher auf den Haupttrouten ohne Kosten befördern konnten, eine Vergütung von Fr. 24,383. 87 zu leisten hatten.

Wir haben oben bemerkt, daß auch das Publikum durch die eingetretene Verkehrsänderung gelitten habe. Es bedarf jedoch diese Bemerkung einer nähern Erklärung. Es kann nämlich nicht bestritten werden, daß dem Publikum durch die öftern und beschleunigten Tageskurse auf den Eisenbahnen anerkennenswerthe Vortheile geboten worden sind und daß auch die Distribution zu Stadt und Land sich bedeutend vermehrt hat; dagegen ist allerdings der Uebelstand eingetreten, daß die Korrespondenzen am Abend früher aufgegeben werden müssen und des Morgens später an ihre Bestimmung gelangen. Es ist begreiflich, daß die Post neben den vier Eisenbahnkursen nicht auch noch einen Nachkurs fortbestehen lassen kann, ohne übermäßige Opfer zu bringen; allein eine andere Frage ist, ob die Eisenbahnverwaltungen nicht veranlaßt werden könnten, wie in andern Staaten Nachtkurse einzuführen. Ein Nachkurs zwischen Genf und dem Bodensee und zwischen Basel und Luzern, der um 10 Uhr des Nachts in Olten seine Kreuzung fände, würde dem Publikum so bedeutende Vortheile gewähren, daß eine Verständigung hierüber nicht auf unübersteigliche

Schwierigkeiten stoßen sollte, wenn alle dabei Interessirten bereitwillige Hand dazu bieten. Wenn auch noch die fahrenden Postbüreau eingeführt werden; wenn sich die Gesellschaften zur Einführung von Schnellzügen verständigen können, und überhaupt die Festsetzung der Fahrordnungen ihren Sonderinteressen über die allgemeinen Verkehrsinteressen keinen allzugroßen Einfluß einräumen: so sollten die erwähnten Uebelstände großentheils gehoben werden können.

In Voraussicht der bedeutenden Einbuße, die die Postverwaltung durch den Einfluß der Eisenbahnen im Kurswesen erleiden wird, hat die Bundesversammlung durch Beschluß vom 31. Heumonath 1858 den Bundesrath eingeladen, in Erwägung zu ziehen, ob nicht das Kurswesen in einer Weise gestaltet werden könne, welche, ohne berechnigte Anforderungen des Verkehrs unberücksichtigt zu lassen, mehr Gewähr für ein günstiges finanzielles Ergebniß der Postverwaltung und daher auch für die Möglichkeit der Auszahlung der den Kantonen für die Abtretung des Postregals zu verabreichenden Entschädigungen darzubieten geeignet sei (VI, 69, Ziff. 14).

Es konnte hiebei wol nicht die Absicht obwalten, den Transport von Personen und Fahrpoststücken der Privatindustrie zu überlassen und gleich wie in Frankreich nur noch die Korrespondenzen durch die Post zu befördern. Abgesehen davon, daß eine solche Aenderung nach der Bundesverfassung nicht zulässig wäre und vielfache Nachtheile für das Publikum zur Folge hätte, müssen wir das oft Gesagte wiederholen, daß ein großer Theil des Netzertrags der Posten nur dadurch möglich gemacht wird, daß die Beförderung der Briefe und Fahrpoststücke mit den gleichen Transportmitteln, mit denen auch Personen befördert werden, stattfinden kann. Im Kurswesen bezeichnen wir diejenigen Kurse als passive, deren Kosten durch den Ertrag der Passagiere nicht gedeckt werden. Durch diese Bezeichnung mögen Manche zu dem Schlusse verleitet werden, daß solche Kurse reduziert oder ganz aufgegeben werden sollen. Es ist aber leicht nachzuweisen, daß, wenn die Korrespondenzen durch Brieffourriere oder Estafetten, ohne Passagiere, befördert werden müßten, der Ausfall für die Postverwaltung noch bedeutender, der Kurs noch passiver würde. Bringt man aber vollends den Ertrag der Fahrpoststücke mit in Rechnung, so erscheinen weitauß die meisten Kurse als aktive, die wir jetzt als passive aufführen. Wir haben in frühern Geschäftsberichten die Hauptposten der Einnahmen an Passagieren und Fahrpoststücken, den Hauptausgaben an Transportkosten und Postmaterial gegenüber gestellt und nachgewiesen, daß der Reingewinn der Postverwaltung im Jahr 1856 auf Fr. 743,495. 43, im Jahr 1857 auf Fr. 761,983. 89 sich herausstellte. Obschon nun im Jahr 1858 die Verhältnisse sehr ungünstig sich gestalteten, so beträgt der Ueberschuß immer noch Fr. 296,499. 88, abgesehen von dem Umstande, daß mit den gleichen Kursen die Korrespondenzen unentgeltlich befördert werden konnten.

Aufgabe der Postverwaltung war es daher, zu prüfen, ob nicht mit Beibehaltung des Systems der Vereinigung der Briefpost mit der Fahrpost

anderweitige Ersparnisse erzielt werden könnten. Man unterstellte einer sorgfältigen Prüfung das bisherige Verfahren bei Abschließung von Pferde-Lieferungsafforden, das Abschließen der Afforde auf längere Dauer, die Ueberlassung der Passagiergelder an die Pferdehalter, die Einführung der Postillonskondukteure, die Aenderungen in der Fahrordnung, die Umwandlung der Omnibus- in Fourgondienste, die Beschränkung der unbedingten Aufnahme von Passagieren, die Erhöhung der Passagiertaxen, die Reduzirung der Sommerkurse, die Aufhebung von Parallel- und Nachtkursen, die Aufhebung von Kreuzungen, Verschmelzung kleinerer Stationen, und ganz besonders die Reduzirung des Gespanns, da, wo die Frequenz sich vermindert hatte.

Eine Aenderung der bisher befolgten allgemeinen Regeln erschien jedoch nicht rathsam; dagegen gestatteten besondere Personal- oder Lokalverhältnisse in allen diesen Fällen einzelne Ausnahmen, die dem Postärar von Nutzen sind. Als das wirksamste Mittel, eine Deconomie herbeizuführen, ohne die Interessen des Publikums zu verletzen, stellte sich immerhin die Reduktion der Bespannung heraus. Wir haben solche Reduktionen bei 22 Kursen eintreten lassen. Wenn dieselben in unserm Berichtsjahr auch nur eine Verminderung von Fr. 53,687. 49 zur Folge hatten, so wird sie dagegen für die gleichen Kurse im laufenden Jahr 1859 auf Fr. 170,000 ansteigen. Wir werden es uns angelegen sein lassen, auf diesem Wege fortzuschreiten, zu welchem Zweck für jeden Kurs die nöthigen Materialien sorgfältig gesammelt und zu Rath gezogen werden, indem das richtige Maß der neuen Einrichtungen erst nach klarer Einsicht in die veränderten Verhältnisse getroffen werden kann, und die Erscheinungen einer bloßen Uebergangsperiode leicht zu Mißgriffen verleiten können. Aus diesem Grunde haben wir auch den Abschluß der Jahresrechnung abwarten wollen, um die Aufgabe, die uns die Bundesversammlung hinsichtlich des Kurswesens gestellt hat, einer größern Kommission zur Begutachtung zu unterstellen. Das Ergebniß dieser Kommissionsverhandlungen und die dadurch veranlaßten Anordnungen fallen in den Geschäftskreis des Jahres 1859.

Die nähern Angaben über die im Jahr 1858 eingetretenen Veränderungen und namentlich über den Einfluß, den dieselben in finanzieller Beziehung auf den Postertag ausübten, erlauben wir uns in Nachstehendem zusammenzustellen.

2. Als Veränderungen im Bestand der Kurse heben wir hervor:

a. Neu errichtete, meist kleinere Jahreskurse	13
größtentheils zum Anschluß an die neu erstellten Eisenbahnstationen.	
b. Neu erstellte Sommerkurse	8
c. Ausgedehnte Jahreskurse	4
d. In Bezug auf Richtung oder Bespannung veränderte Kurse	10

e. In der Mitte coupirt und von einem in je zwei umgewandelte Kurse	5
f. Kurse mit vermehrten Fahrten	1
g. Neu erstellte Omnibus- und Fourgondienste zu Vermittlung des Postverkehrs zwischen den Post- und Bahnhöfen	14
Zwei dieser letztern Kategorien sind in den „Außerordentlichen Transportkosten“ aufgeführt. Dagegen erscheinen als abgekürzt	
als reduziert in der Bespannung	9
als ganz aufgehoben	22
	28

3. Die Anzahl der Jahreskurse, deren Ertrag von der Postverwaltung erhoben wird, betrug zu Ende des Jahres 1858 208.

Diese Zahl zerfällt in solche mit

1 Mal täglicher Hin- und Herfahrt	195	
2 " " " " "	9	
3 " " " " "	3	
4 " " " " "	—	
5 " " " " "	1	
	wie oben	208

Ferner bestanden Sommerdienste für die Dauer von drei bis vier Monaten 16

Kurse, deren Ertrag von den Unternehmern erhoben wird, zählen wir 16

Omnibusdienste zwischen Post- und Bahnhöfen mit Ertrag zu Gunsten der Postverwaltung 6

Fourgondienste und anderweitige Transportleistungen 15

Im Ganzen 261

Stand der Kurse im Jahr 1857 265

Verminderung im Jahr 1858 4

Ohne den Umstand, daß einige längere Kurse je in zwei Lokalkurse umgewandelt worden sind, würde die eigentliche Verminderung 9 betragen.

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

Es wurden durch die Postkurse behufs Beförderung der Reisenden, Briefe und Fahrpoststücke im Vergleich zum Jahre 1857 an Wegstunden befahren :

	1857.	1858.
	Wegstunden.	
3 Mal täglich oder mehr	101 $\frac{1}{2}$	126
2 " " " "	331	336
1 " " " "	720 $\frac{3}{4}$	618
1 " " im Sommer und	} 5 $\frac{1}{4}$	5
3 " wöchentlich im Winter		

5. Kartenschlüsse.

Die Vermehrung der Postkurse auf Seitenlinien hat neuerdings das Bedürfnis hervorgerufen, die Postbüreau für Uebermittlung der Korrespondenzen und Fahrpostsendungen in unmittelbare Verbindung zu setzen, um die Umspeidition unterwegs, wodurch sehr oft lästige Verspätungen eintreten, aufzuheben. Wie viel in dieser Beziehung die schnellere Beförderung der Postgegenstände gegenüber den frühern Zuständen gewonnen hat, mag daraus entnommen werden, daß die Postbüreau im Jahr 1850 unter einander nur 4941 Briefpakete auswechselten, während deren Zahl im Berichtjahre auf 7505 angestiegen ist. Gegenüber dem Jahre 1857 ist eine Vermehrung von 64 Briefpaketen eingetreten.

Deßgleichen hat sich für die Uebermittlung der Fahrpoststücke von Büreau zu Büreau die Zahl der Fahrpostkartenschlüsse vom Jahr 1850 auf 1858 von 4304 auf 6744 vermehrt. Gegenüber dem Jahre 1857 beträgt die Vermehrung 161.

6. Bestand der Postführungsverträge.

Die Postführungsverträge erzeugen wegen der beträchtlichen Zahl der im Laufe des Jahres 1858 aufgehobenen Stationen eine entsprechende Verminderung.

Der Bestand der regulären Jahreskursverträge war nämlich zu Anfang des Jahres 1858 500
dagegen gehen als gültig auf das Jahr 1859 hinüber nur 469
Verminderung 31

Für die Erstellung der Sommerkurse wurden neu abgeschlossen 22 Verträge

dazu der Bestand der Sommerkursverträge des Jahres 1857, welche 1858 bestätigt worden sind 34 "

Zahl der Verträge für die Sommerkurse 56, wogegen aber pro 1859 24 als dahingefallen zu betrachten sind, indem einige der früher bestandenen Sommerkurse voraussichtlich nicht wieder eingeführt werden.

Bestand der Verträge für Beiwagenführung, Remisemiethe, Ruderschiffahrt und anderweitige Transportleistungen im Jahre 1858 . . 19
" " 1857 22

Weniger im Jahre 1858 3.

Im Weitern zählen wir 234 im Laufe des Berichtjahres erfolgte Vertragsabschlüsse, und es zerfällt der Gesamtbestand der ältern und neuern Verträge für die reguläre Postführung in 359, welche auf unbestimmte, und 141, welche auf bestimmte Dauer abgeschlossen sind.

Diese letztern scheiden sich aus in

27	Verträge, abgeschlossen bis zur Eröffnung des Eisenbahnbetriebs,
65	" " auf die Dauer von einem Jahr,
37	" " " " " " zwei Jahren,
12	" " " " " " drei Jahren.

141 Verträge, wie oben.

Die Zulagen wegen des, mehrere Jahre andauernden hohen Standes der Haferpreise sind bereits zu einer ausnahmsweisen Maßregel zusammengeschmolzen und wurden nur noch an sechs Unternehmer verabfolgt, in Betrage von Fr. 10,742. 98

Im Jahre 1857 bezogen 21 Unternehmer . . . 26,288. 50

somit Verminderung zu Gunsten des Berichtjahrs Fr. 15,545. 52

Diese Extrazulagen hätten in Folge der günstigen Marktpreise des Hafers bereits gänzlich beseitigt werden können, wenn dagegen das Heu in den gebirgigen Gegenden der Ostschweiz nicht so außerordentlich theuer geworden wäre, daß es für solche Unternehmer, welche nicht ausreichende Borräthe eigenen Halmfutters für ihren jeweiligen Bedarf besitzen, nur gegen kaum erschwingliche Preise erhältlich war. Die Ungunst der Zeit wirkte besonders im Postkreis Chur verart auf die Kursführer ein, daß die Postverwaltung sich genöthigt sah, auf dem Julierpaß zwei Stationen durch eigene Pferde besorgen zu lassen, um nicht gezwungen zu sein, übermäßige Forderungen unbedingt annehmen zu müssen.

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

	1857.	1858.
Ertrag der Reisenden	Fr. 3,754,726. 11	Fr. 2,739,207. 78
" " Pakete	" 1,770,183. 60	" 1,724,757. 64
	Fr. 5,524,909. 71	Fr. 4,463,965. 42
Transportkosten	Fr. 4,294,703. 11	Fr. 3,762,550. 75
Postmaterial	" 468,222. 71	" 404,914. 79
	Fr. 4,762,925. 82	Fr. 4,167,465. 54
Einnahmenüberschuß im Jahre 1857	Fr. 761,983. 89	
" " " 1858	" 296,499. 88	Fr. 296,499. 88
Der Vergleich zum vorhergehenden Jahre fällt somit ungünstiger aus um die Summe von Fr. 465,484. 01		
Dieser Rückgang ist übrigens nicht ausschließlich dem Ausfall auf dem Personentransport, welchen wir unter der Rubrik „Ertrag der Reisenden“ näher zu begründen haben werden, sondern diesmal in ziemlich erheblichem Maße dem Minderertrag der Pakete und Fahrpoststücke zur Last zu legen. Wenn sich derselbe nämlich im Jahr 1858 auf		
56	beläuft, während der Vergleich der Einnahmen an Paketen in den Jahren 1856 auf 1857 einen Mehrertrag aufweist von nicht weniger als	Fr. 45,425. 96
	so steigert sich der eigentliche Ausfall in dieser Einnahmencubrik auf	" 143,530. 86
		Fr. 188,956. 82

Noch ungünstiger gestaltet sich der Vergleich der Einnahmen an Passagier- und Uebergewichtstaxen (ohne Pakete und Gelder) mit den Transportkosten (ohne Postmaterial).

1857. Transportkosten . . .	Fr. 4,294,703. 11	
Ertrag der Reisenden . . .	„ 3,754,726. 11	
Verlust auf dem Personentransport		Fr. 539,977. —
1858. Transportkosten . . .	Fr. 3,762,550. 75	
Ertrag der Reisenden . . .	„ 2,739,207. 78	
Verlust auf dem Personentransport		Fr. 1,023,342. 97

worüber eine tabellarische Zusammenstellung über den durch die Eisenbahnen im Kurswesen, resp. im Reisendentransport, bewirkten bedeutenden Umschwung die genauern Aufschlüsse enthält.

8. Zahl der Fuhrwerke.

An postamtlichen Wägen und Schlitten wurden in Kurs gesetzt in den Jahren	1857.	1858.
1. Wägen mit 2 bis 16 Plätzen zu Jahreskursen	375	298
" 10 " 16 " zum Sommerdienst	37	49
mit außerordentlichem und Beiwagen dienst	337	292
Fourgons zwischen Post- und Bahnhöfen	—	13
	<hr/>	<hr/>
	zusammen 749	652
2. Schlitten	386	431

Diese Vermehrung von 45 Schlitten ist hauptsächlich dadurch entstanden, daß wir für den bequemern Transport der Reisenden über die Alpenpässe gedeckte Schlitten eingeführt haben. Diese Maßregel machte es auch nothwendig, ein breiteres Geleise der Fuhrwerke und folglich auch eine breitere Oeffnung des Schneeweges sowol im Interesse des postalischen als auch des allgemeinen Waarenverkehrs anzuordnen, wozu allseitig bereitwillig die Hand geboten wurde.

9. Zahl der Pferde.

Die Zahl der zur regulären Postführung erforderlichen Pferde hat sich in Folge der vielen aufgehobenen und abgekürzten Postkurse um ein Bedeutendes vermindert.

Es wurden nämlich verwendet im Jahr 1857	1952
" " 1858	1906
somit weniger	46

Dieselben Ursachen, so wie auch die Erstellung von Sommerkursen auf den belebtesten Routen erforderten eine weit geringere Zahl der im Beiwagen- und außerordentlichen Dienst zu verwendenden Pferde als früher.

Es standen im Dienst im Jahr 1857	1815
" " 1858	1608
weniger	207

Ferner zählen wir im Jahr	1857	1858
an Stationen, täglich ein oder mehrere Mal befahren	425	355
" Postpferdhaltern	241	232
" Postkilonen	675	613

10. Extraposten.

Die Eröffnung der Eisenbahnen bewirkte auch bei dem Institut der Extraposten einen starken Rückschlag, indem die dieses Jahr bezogenen Entschädigungen kaum die Hälfte des vorjährigen Betrags übersteigen. Aus beiliegender, nach den Postkreisen zusammengestellten, vergleichenden Uebersicht des Ertragsergebnisses von vier Jahrgängen geht hervor, daß sich nur noch in den außer dem Bereich der Eisenbahnen liegenden Postgebieten, wie z. B. Chur und Neuenburg, einige Frequenz forterhält, während die Benutzung von Separatteilwagen, extrapost- oder courtiermäßiger Beförderung, in andern, vom Eisenbahnez durchzogenen Postkreisen, wie Basel, Genf, Zürich, St. Gallen, nur noch zu den Seltenheiten gehört.

Da jedoch die Unternehmer bei den jeweiligen Abschlüssen der Affordsumme für den regulären Dienst erschwerende Bedingungen an die Verbindlichkeit zu knüpfen pflegten, bei dem fortwährend hohen Stande der Löhnungen, Lokalzins und Futterpreise stetsfort überzählige Pferde für den Extrapostdienst in Bereitschaft halten zu müssen, und sich überhaupt für so lange, als der unter günstigen Zeitumständen festgesetzte Tarifansatz von Fr. 4 per Pferd und Post in Kraft verblieb, ein großer Theil der Postpferdhalter nur mit Widerstreben zu der Extrapostführungsverbindlichkeit sich herbeilassen wollte, so beschloßen wir im Laufe des Berichtsjahres zur Aufrechthaltung des Instituts den bisherigen Tarif einer Revision zu unterwerfen und das Mittageld von Fr. 4 auf Fr. 5 per Pferd und Post zu erhöhen. Diese Maßnahme entspricht um so mehr dem beidseitigen Interesse, als einerseits den Unterhandlungen für die regelmäßige Kursführung ein günstigeres Feld geöffnet und andererseits dem Unternehmer in der erhöhten Taxe ein theilweiser Ersatz für die stets abnehmenden Nachfragen von Extrapostpferden geboten wird.

An Gebühren wurden bezogen :

im Jahr 1857 (laut Tabelle)	Fr. 106,227. 48
" " 1858 " "	" 58,663. 77
Mindereinnahme im Jahr 1858	Fr. 47,563. 71

11. Fahrende Postbüreaux.

Im Jahr 1857 wurde nur die Bahnstrecke Zürich-Brugg mit fahrenden Postbüreaux bedient. Nunmehr sind dergleichen in Kurs auf den Bahnstrecken :

Winterthur-St. Gallen,
 St. Gallen-Chur,
 Winterthur-Rapperschwil-Glarus,
 Zürich-Aarau,

wovon alle, mit Ausnahme der Linie St. Gallen-Chur täglich zweimal hin und her den Dienst verrichten.

Durch denselben werden die Verspätungen, welche mit den Briefumschepitionen unterwegs verbunden waren, beseitigt und die außerdem wegen Bervielfältigung der Brieffendungen erforderliche starke Vermehrung der Paketschlüsse, des Bureaupersonals und Errichtung kleinerer Postbureaux vermieden.

Der Dienst der fahrenden Postbureaux wird jedoch den vollen Vortheil erst gewähren, wenn die Kurse weitere Ausdehnung erhalten können.

Das Postdepartement zieht vor, den Bahnverwaltungen gegen eine angemessene Vergütung die Anschaffung der Bahnpostwägen und deren Unterhalt zu überbinden, um die Ausgaben für neue Materialanschaffungen möglichst zu vermeiden und überhaupt den technischen Erfordernissen der Bahnpostbureaux sicherer zu entsprechen. Die Postverwaltung ist auf diesem Fuße mit der Verwaltung der „Vereinigten Schweizerbahnen“ bereits übereingekommen und steht mit den andern Bahnverwaltungen noch in Unterhandlung für eine ähnliche Abfindung, wobei außer der Erreichung billiger Lieferungsbedingungen die Verbindlichkeit der Anschlüsse und des Uebergangs der Bahnpostbureaux auf andere schweizerische Bahnen, im Sinne des Bundesrathsbeschlusses vom 11. August 1858. (VI, 74) festgehalten wird.

G. Beziehungen zu andern Postverwaltungen.

Die Erstreckung der badischen Eisenbahn bis Waldshut führte auf den Abschluß einer neuen Uebereinkunft vom 29. Dezember 1858 über die Einrichtung und Unterhaltung der schweizerischen Postverbindungen mit dieser Bahn, namentlich zwischen Schaffhausen und Waldshut und zwischen Brugg und Waldshut.

Eine Vereinbarung wurde ferner unterm 27. Mai 1859 mit der erstern Postverwaltung über die Postverbindungen abgeschlossen, welche in Folge der Eröffnung der Bahnstrecke Norschach-Chur zwischen dem Rheinthale und dem Borarlberg zu erstellen waren, da die bisherigen Einrichtungen einer völligen Umgestaltung bedurften. Die betreffenden Kurse, zwar nur als örtliche Verbindungen erstellt, werden von der österreichischen Postverwaltung unterhalten, wozegen die Schweiz sich hiefür, da dieselben keinen ausreichenden Ertrag liefern, zur Tragung der Hälfte der Kosten, jedoch höchstens bis Fr. 6000 verpflichtet hat. Die Taxen der mit denselben transportierten Postgegenstände werden beiderseitig bis zum Taxgränzpunkte erhoben.

Sobald für die Linie Basel-Mailand ein direkter Anschluß der schweizerischen Posten an die lombardische Eisenbahn in Comerlata erfüllt war, suchten wir auch einen direkten Anschluß der schweizerischen Posten an die Dampfschiffe des Comersees in Colico zu erreichen, um der Linie Norschach-Chur-Mailand ebenfalls die längst gewünschte Dienstverbesserung zu ver-

Schaffen. Wir haben hierüber mit der österreichischen Postverwaltung ausgedehnte Verhandlungen gepflogen, jedoch die Erstreckung eines schweizerischen Postkurses bis Colico nicht erlangen können. Hingegen hat diese Postverwaltung nunmehr einen besondern Mallopostkurs zwischen Colico und Cleven errichtet, welcher an ersterm Orte an die Dampfschiffe und an letzterm Orte an die schweizerischen Posten anschließt und Anordnung getroffen, daß in Colico für die schweizerischen Postkurse Reiseplätze ertheilt werden. Da jedoch bei dieser Einrichtung immer noch unnöthiger Aufenthalt auf beiden Anschlußpunkten besteht, so sind die bisherigen Uebelstände noch nicht ganz beseitigt.

Auf 1. Juli 1858 haben die Postverwaltungen des deutsch-österreichischen Postvereins einen neuen Fahrposttarif eingeführt, welcher die Taxenberechnung erheblich vereinfacht und zentralisirt und nun seit 1. Jänner 1859 auch bei den schweizerischen Postbüreaux für die Berechnung der Vereinstaxe zur Anwendung gebracht worden ist. Die Sätze dieses Tarifs stehen in der Mehrzahl etwas über denjenigen des bisherigen Tarifs.

Die Einführung des neuen Münzfußes in Oesterreich veranlaßte hierseits ebenfalls entsprechende Festsetzung der neuen Portosätze und Umarbeitung der Tarife.

Es werden dormalen direkte tägliche Kartenschlüsse mit fremden Postverwaltungen unterhalten:

	Briefpost.	Fahrpost.
Frankreich	39	—
Sardinien	22	3
Belgien	3	—
Spanien	2	—
Oesterreich	139	70
Baden	73	108
Bayern	47	40
Württemberg	86	42
Thurn und Taxis	24	1
Preußen	3	—
	<hr/> 438	<hr/> 264

II. Finanzielle Ergebnisse.

1. Uebersicht.

Einnahmen.	1858.	1857.	1858.	
			Mehreinnahme.	Mindereinnahme.
Reisende	2,739,207. 78	3,754,726. 11	—	1,015,518. 33
Briefe	2,617,893. 18	2,449,132. 58	168,760. 60	—
Fahrpost	1,724,757. 64	1,770,183. 60	—	45,425. 96
Zettungen	135,376. 29	143,130. 75	—	7,754. 46
Transitgebühren	12,122. 16	11,760. 61	361. 55	—
Empfangscheine	44,571. 25	42,897. 40	1,673. 85	—
Fachgebühren	14,331. 75	13,701. 50	630. 25	—
Expeditionsvergütungen	16,647. 96	27,082. 30	—	10,434. 34
Konzeptionsgebühren	13,992. 85	18,340. 55	—	4,347. 70
Verschiedenes	39,793. 43	49,034. 28	—	9,240. 85
	7,358,694. 29	8,279,989. 68	171,426. 25	1,092,721. 64

Ausgaben.	1857.		1858.	
			Mehrausgabe.	Minderaushgabe.
Gehalte	1,787,643. 08	1,534,602. 03	253,041. 05	—
Kommissäre und Reisekosten	16,507. 38	12,664. 35	3,843. 03	—
Büreaukosten	207,294. 25	204,688. 09	2,606. 16	—
Dienstkleidung	83,802. 47	84,524. 62	—	722. 15
Gebäulichkeiten	106,584. 26	114,917. 98	—	8,333. 72
Postmaterial	404,914. 79	468,222. 71	—	63,307. 92
Transportkosten	3,762,550. 75	4,294,703. 11	—	532,152. 36
Verschiedenes	32,204. 02	41,803. 09	—	9,599. 07

6,401,501. — 6,756,125. 98 259,490. 24 614,115. 22

Die Mehrausgabe und Mindereinnahme für 1858 beträgt 1,352,211. 88

Die Mehreinnahme und Minderaushgabe für 1858 beträgt 785,541. 47

Ausfall im Jahr 1858 gegen 1857 566,670. 41

	1858.	1857.
Einnahmen	Fr. 7,358,694. 29	Fr. 8,279,989. 68
Ausgaben	" 6,401,501. —	" 6,756,125. 98
Mehreinnahmen	Fr. 957,193. 29	Fr. 1,523,863. 70
Betreffend der Entschädigung an die Kantone	" 957,193. 29	" 1,486,560. 92
Ertragsüberschuß		Fr. 37,302. 78
An die Kantone sind weniger als die volle Scala beträgt ausbezahlt worden	Fr. 529,367. 63	

Ausfall i. J. 1858 = Fr. 566,670. 41

Die Postverwaltungsrechnungen seit 1849 stellen folgendes Verhältniß der Roheinnahmen zum Reinertrage dar:

	Roheinnahmen.	Reinertrag.	Prozente der Roheinnahmen.
1849.	4,898,327	1,050,064	21,43
1850.	5,188,871	758,212	14,61
1851.	5,767,601	1,180,309	20,46
1852.	6,514,634	1,702,511	26,13
1853.	7,083,503	1,686,219	23,80
1854.	7,425,794	1,548,997	20,85
1855.	7,713,587	1,208,717	15,66
1856.	8,363,128	1,636,932	19,57
1857.	8,279,989	1,523,863	18,40
1858.	7,358,694	957,193	13,08

Dieser starke Rückschlag auf dem Gesamtertrag wie auf dem Reinertrage ist zum größern Theile, wie die vergleichende Uebersicht oben nachweist, dem außerordentlichen Ausfalle auf dem Ertrage an Reisetaxen beizumessen, dessen Bezug in größern Beträgen geringe Manipulation erforderte, während zugleich durch diese Taxen früher alle mit dem Transport der Reisenden der Briefe und der Fahrpoststücke verbundenen Kurskosten gedeckt wurden.

Ueberdies ist durch die in Folge des Besoldungsgesetzes vom 30. Juli 1858 eingetretene Revision der Gehalte im Betrage von Fr. 172,863 eine erhebliche Mehrbelastung der Postverwaltung entstanden.

Die Einnahmen von Reisenden können wol auch fortan nicht wieder auf den frühern Stand gebracht werden; hingegen läßt sich schon bei gleich bleibendem Ertrage eine weitere Verminderung der Ausgaben für den Transport und das Postmaterial, so wie eine weitere Zunahme des Ertrags von Briefen und Empfangscheinen u. s. w. voraussehen. Die Fahrpoststücke verzeigten zwar ebenfalls einen Minderertrag, hingegen werden sich die Einnahmen hievon in der Folge wol wieder heben, zumal wenn bei Revision des Posttaxengesetzes die erforderlichen Bestimmungen über den Tarif und die Sicherung des Postregals aufgenommen werden. Unseres Erachtens ist hienach gegründete Hoffnung vorhanden, der Postertrag sei nicht nur vor weiterm Rückgange gesichert, sondern werde in wenigen Jahren so weit wieder zunehmen, daß die Postverwaltung den Kantonen die volle scalamäßige Entschädigung auszahlen könne.

Bei der bayerischen und württembergischen Postverwaltung, deren Verhältnisse denjenigen der Schweiz analog gestaltet sind, liefern die Rechnungsauszüge für 1857 nachstehendes Resultat:

	Bayern.	Württemberg.
Roheinnahmen	fl. 2,843,100	fl. 1,262,961
Ausgaben	„ 2,343,024	„ 1,090,547
Reinertrag	fl. 500,076	fl. 172,414
oder % der Roheinnahmen	17,6.	13,6.

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika wird das Postwesen nicht als Finanzquelle ausgebeutet, und es verzeigt die Rechnung für 1857 eine Einnahme von Doll. 7,353,951. 76
 „ Ausgabe „ „ 11,508,057. 93:

Ausfall Doll. 4,154,106. 17

Preußen stellte für 1859 nachstehendes Postbudget auf:

Roheinnahmen Thl. 11,376,000

Ausgaben „ 9,732,455

Ertrag Thl. 1,643,545

oder 13,8 % des Roheinnahmens. Ueberdies werden in Preußen vom Seite der Briefträger bei den Adressaten der Briefe und Stüke noch beiläufig 500,000 Thaler Bestellgeld bezogen.

2. Entschädigung an die Kantone.

Wie oben bemerkt, konnten wegen dem Ertragsausfall statt der vollen Entschädigung von Fr. 1,486,560. 92 nur Fr. 957,193. 29 an die Kantone abgeliefert und im Verhältniß der Scala vertheilt werden, nämlich:

Gesamtsumme der Scala.		Kantone.	Repartition im Jahr 1858.	
Fr.	Rp.		Fr.	Rp.
232,138.	46	Zürich	149,473.	44
249,252.	48	Bern	160,493.	12
57,958.	16	Luzern	37,319.	13
29,771.	10	Uri	19,169.	54
2,857.	14	Schwyz	1,839.	71
342.	86	Unterwalden ob dem Wald	220.	77
228.	57	Unterwalden nid dem Wald	147.	18
10,329.	83	Glarus	6,651.	35
3,285.	71	Zug	2,115.	66
20,320.	52	Freiburg	13,084.	34
10,490.	93	Solothurn	6,755.	09
119,065.	25	Basel-Stadt	76,665.	85
16,758.	61	Basel-Landschaft	10,790.	83
3,181.	82	Schaffhausen	2,048.	77
14,285.	71	Appenzell A. Rh.	9,198.	53
342.	86	Appenzell J. Rh.	220.	77
89,084.	76	St. Gallen	57,361.	48
33,549.	19	Graubünden	21,602.	25
146,694.	43	Aargau	94,456.	22
25,454.	55	Thurgau	16,390.	13
14,908.	96	Tessin	9,599.	85
207,812.	91	Vaudt	133,810.	27
26,488.	07	Valais	17,055.	61
74,676.	33	Neuenburg	48,083.	92
97,281.	71	Genf	62,639.	48
<hr/>			<hr/>	
1,486,560.	92		957,173.	29

Ohne Einfluß auf die Gesamtsumme der Scala ist der Entscheid des Bundesgerichts vom 18. April 1858 im Prozesse des Kantons Basellandschaft gegen den Bund geblieben, durch welchen der volle Postertragsantheil des Klägers von Fr. 8,338. 80 auf Fr. 16,758. 61 erhöht wurde, da der vom Bunde gegen den Kanton Basel-Stadt vorbehaltene Rückgriff die Verminderung des Betreffnisses dieses Kantons von " 127,485. 06 " " 119,065. 25

zur Folge hatte. Fr. 135,823. 86 auf Fr. 135,823. 86

Vor dem Bundesgerichte schwebt noch der Prozeß des Kantons Uri gegen den Bund für bedeutende Mehrschädigung am Postertrag, bezüglich welcher Forderung gegen die Kantone Zürich und Luzern durch Streitverkündung der Rückgriff eventuell ebenfalls vorbehalten worden ist.

Die Postverwaltung schuldet auf 1. Jänner 1859, gleichwie auf 1. Jänner 1858 verzeigt wurde, an die Bundeskasse noch an Kapitalvorschuß für das im Jahr 1848 bei den Kantonen übernommene Postmaterial Fr. 256,864. 22 Rp.

3. Hauptergebnisse des Inventars.

Das diesjährige Inventar der Postverwaltung beträgt Fr. 1,390,342. 63 und erzeigt eine Vermehrung des Postmaterials von Fr. 4,424. 35, während dieselbe im Jahre 1856 auf Fr. 79,429. 31
" " 1857 " " 68,679. 05

sich belief. Dieser unbedeutende Zuwachs gegenüber den früheren Jahren erklärt sich hauptsächlich dadurch, daß der Bedarf von Fuhrwerken und Fuhrwesenmaterial in Folge Aufhebung und Reduktion der hienach benannten Postkurse verhältnismäßig abgenommen und daher gestattet hat, die anzuschaffenden Wägen und Schlitten auf eine geringere Anzahl, meistens kleinere Omnibus und einspännige Cabriolets, zu beschränken.

Für neu angeschaffte Wägen und Schlitten wurden nämlich im Berichtsjahre nur Fr. 113,155. 55 verausgabt, während der Betrag für neue Anschaffungen an Wägen und Schlitten im Jahre 1856 die Summe von Fr. 183,043. 43 und im Jahre 1857 die Summe von Fr. 176,397. 35 erreichte.

Die Ergebnisse der einzelnen Rubriken des Inventars sind folgende:
Bestand auf 1. Jänner 1858 Fr. 1,385,918. 28

Zuwachs. Neue Anschaffungen etc.

1) Wägen und Schlitten.

a. Neue Anschaffungen . . . Fr. 113,155. 55

Uebertrag Fr. 113,155. 55 Fr. 1,385,918. 28

	Uebertrag	Fr. 113,155. 55	Fr. 1,385,918. 28
	b. Uebertragung aus dem Fuhrwesenmaterial-Inventar	" 1,868. 36	
2)	Fuhrwesenmaterial.		
	a. Neue Anschaffungen	" 61,087. 56	
	b. Uebertrag vom Wägen-Inventar	" 12,692. —	
	c. Uebertrag von einem Postkreis in den andern	" 20,420. 85	
3)	Büreaugeräthschaften.		
	a. Neue Anschaffungen	" 35,719. 84	
	b. Uebertrag von einem Postkreis in den andern	" 2,256. 60	
			" 247,200. 76
			Fr. 1,633,119. 04

Abgang. In Abgang gekommene Gegenstände.

1)	Wägen und Schlitten, Uebertragung auf das Fuhrwesenmaterial	Fr. 12,692. —	
2)	Fuhrwesenmaterial.		
	a. Verbrauch	" 8,893. 37	
	b. Verkauf von altem Postmaterial	" 21,726. 27	
	c. Abgelieferte Gegenstände für neue Wägen	" 17,456. 79	
	d. Uebertragung auf das Wägen-Inventar	" 1,868. 36	
	Uebertrag von einem Postkreis in den andern	" 20,420. 85	
3)	Büreaugeräthschaften.		
	a. Verbrauch	" 2,979. 65	
	b. Uebertragung von einem Postkreis in den andern	" 2,256. 60	
			" 88,293. 89
			Fr. 1,544,825. 15
	Abschreibung: 10 % für Abnutzung des Postmaterials	" 154,482. 52	
	Bestand des Inventars auf 1. Jänner 1859	Fr. 1,390,342. 63	
	Bestand des Inventars auf 1. Jänner 1858	" 1,385,918. 28	
	Vermehrung im Rechnungsjahre	Fr. 4,424. 35	

4. Einnahmen.

a. Ertrag von Reisenden.

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

Einnahmen im Jahr 1857	Fr. 3,754,726. 11
Einnahmen im Jahr 1858	„ 2,739,207. 78

Minderereinnahmen Fr. 1,015,518. 33
wovüber beiliegender Ausweis (Tab. Nr. 8) nähere Aufschlüsse gibt.

Dieser Ausweis zerfällt bezüglich der Ursachen, welche den Ausfall im dießjährigen Reisenertrag herbeigeführt haben, in 5 verschiedene Abtheilungen, wovon die erste den Ertrag von 13 Postkursen umfaßt, welche während der ersten Hälfte des Jahres 1857 bis zur Eröffnung der Eisenbahn noch bestanden, daher denn auch deren Ertrag für das Jahr 1858 ganz dahinfällt mit Fr. 232,751. 61

Abtheilung 2 verzetzt 18 andere Postkurse, welche entweder das ganze Jahr 1857 oder während des größten Theils desselben in Betrieb waren, während deren Bestand im Jahr 1858 nur wenige Monate dauerte. Daher Mindereinnahmen Fr. 373,572. 90

Abtheilung 3 betrifft 8 Postkurse, deren Passagiertaxen wegen des Vorrückens der Eisenbahnen im Laufe des Jahres 1858 nur auf kurzen Strecken erhoben werden konnten, während im Jahr 1857 die Taxen des Durchreisendenverkehrs wegen der ursprünglichen Ausdehnung der Kurse weit ergiebiger waren. Daheriger Minderertrag Fr. 107,887. 24

Abtheilung 4 verzeigt den Ausfall auf den durch die Eisenbahnen nicht direkte berührten, aber durch sie beeinträchtigten Postkurse, deren Bespannung und Wagenklassen in Folge dessen im Jahr 1858 reduziert werden mußten. Daheriger Minderertrag Fr. 170,346. 16

Abtheilung 5 enthält zehn Hauptpostkurse, deren Bespannung zwar im Jahr 1858 mit Ausnahme eines einzigen unverändert belassen, deren Ertragsfähigkeit aber gleichwol durch die Konkurrenz der Eisenbahnen wesentlich geschmälert wurde.

Minderertrag Fr. 131,059. 07

Annähernd wie oben Fr. 1,015,556. 98

Ferner hat sich eine bedeutende Abnahme in der Frequenz eingestellt auf den Routen

Vergleichende Uebersicht über Anzahl und Ertrag der Reisenden in den Jahren 1857 und 1858, nach den Monaten || nach den Postkreisen zusammengestellt.

Monate.	Jahre.	Anzahl der Reisenden.	Total der Einnahmen, laut den Monats- rechnungen.		Davon fallen laut den Stundenpässen auf					Postreise.	Jahre.	Anzahl der Reisenden.	Total der Einnahmen, laut den Monats- rechnungen.		Davon fallen laut den Stundenpässen auf				
					Uebergewichtstagen speziell.		Anzahl der Beiwagen- reisenden.	Ertrag der Beiwagentaxen speziell.							Uebergewichtstagen speziell.		Anzahl der Beiwagen- reisenden.	Ertrag der Beiwagentaxen speziell.	
					Fr.	Np.		Fr.	Np.						Fr.	Np.		Fr.	Np.
Januar	1857	52,074	Fr. 185,316	Np. 58	Fr. 5,087	Np. 15	4,578	12,514	45	Genf	1857	49,395	Fr. 115,345	Np. 88	Fr. 4,552	Np. 35	8,235	14,145	10
	1858	49,912	145,296	32	4,774	35	2,839	6,856	03		1858	14,108	18,155	05	1,196	—	704	1,046	35
Februar	1857	52,361	195,632	94	7,450	40	4,481	10,722	90	Lausanne	1857	115,503	631,046	65	35,500	50	29,251	65,649	10
	1858	52,851	153,084	86	6,202	61	3,425	8,860	84		1858	113,496	543,560	94	27,401	20	14,154	44,787	20
März	1857	63,339	246,051	30	10,776	50	5,672	15,342	40	Bern	1857	215,665	565,625	75	22,933	70	41,859	116,377	40
	1858	66,198	205,700	—	8,086	—	6,291	16,773	75		1858	158,503	337,983	72	11,770	85	16,511	50,091	80
April	1857	67,072	271,226	58	12,561	40	9,463	30,560	30	Neuenburg	1857	174,120	672,986	45	17,587	85	27,682	82,106	40
	1858	77,196	242,417	72	9,262	85	10,762	32,809	11		1858	169,583	546,177	05	15,220	75	20,025	55,999	20
Mai	1857	79,991	325,758	66	16,226	43	11,628	40,357	43	Basel	1857	72,173	142,441	34	16,058	75	8,887	25,754	—
	1858	73,973	228,653	90	9,317	35	8,434	29,339	70		1858	44,273	59,951	82	3,134	85	1,267	2,437	05
Juni	1857	91,705	330,218	71	16,701	86	13,696	47,501	05	Aarau	1857	39,143	241,017	78	1,911	70	4,613	8,143	37
	1858	79,081	244,035	47	9,711	85	7,532	25,372	85		1858	30,275	81,533	45	386	80	1,890	2,037	80
Juli	1857	151,889	483,090	36	14,777	20	39,838	114,535	69	Luzern	1857	117,398	248,833	83	8,803	70	31,423	70,235	70
	1858	104,444	296,748	73	9,060	10	15,051	40,327	35		1858	89,367	173,955	08	3,359	25	8,695	20,116	75
August	1857	145,925	501,159	62	16,774	26	45,060	116,522	64	Zürich	1857	50,078	264,701	41	698	—	3,014	3,873	10
	1858	112,577	351,817	29	10,815	10	17,662	59,228	62		1858	47,534	182,219	55	530	15	2,795	3,818	50
September	1857	129,497	445,477	73	17,175	68	28,505	83,102	46	St. Gallen	1857	118,663	278,145	71	7,074	18	18,290	40,942	76
	1858	93,959	305,758	61	10,199	90	11,657	40,168	70		1858	130,134	248,297	18	4,791	56	19,301	36,245	35
Oktober	1857	100,403	364,439	60	16,197	10	20,123	64,170	15	Schur	1857	50,936	245,873	35	12,293	45	16,178	67,665	85
	1858	79,255	243,883	12	9,143	90	9,289	34,926	80		1858	61,430	239,034	93	11,574	90	14,162	58,575	90
November	1857	67,767	225,815	92	9,422	45	9,796	26,610	80	Bellinz	1857	47,302	348,707	96	21,690	65	6,433	82,255	99
	1858	59,418	174,592	88	5,835	20	6,660	22,279	24		1858	42,950	308,339	01	17,425	20	4,834	54,656	02
Dezember	1857	57,351	180,538	11	5,954	40	6,025	15,208	50	Ertragsverminderung	1857	1,050,374	3,754,726	11	149,904	83	198,865	577,148	77
	1858	52,789	147,218	88	4,382	30	4,736	12,868	93		1858	901,653	2,739,207	78	96,791	51	104,338	329,811	92
Ertragsverminderung	1858	148,721	1,015,518	33	52,313	32	94,527	247,336	85	Ertragsverminderung	1858	148,721	1,015,518	33	52,313	32	94,527	247,336	85

Bern-Bivis, Jahres- und Sommerkurs;
 Neuenburg-Vocle über les Ponts;
 Yverdon-Chaux-de-Fonds, Tag- und Nachtkurs;
 Chaux-de-Fonds-Porrentruy;
 Chaux-de-Fonds-Delemont;
 Schaffhausen-Waldshut;
 Brugg-Waldshut;
 Aarau-Frik, Mallepost und Courier;
 Aarau-Sins-Luzern.

Dagegen wurde deren Minderertrag theilweise wieder aufgewogen durch die auf einer Anzahl von 44 Lokal- und Verbindungskursen eingetretene Frequenzvermehrung, welche sich auf die Postkreise folgendermaßen vertheilen:

Postkreis	Genf	1	Lokalkurs.
"	Lausanne	6	"
"	Bern	5	"
"	Neuenburg	3	"
"	Basel	—	—
"	Aarau	3	"
"	Zürich	4	"
"	St. Gallen	19	Verbindungs- und Lokalkurse.
"	Chur	1	Lokalkurs.
"	Stellenz	2	"

Im Allgemeinen ist im Jahr 1858 die Wahrnehmung gemacht worden, daß die Frequenz eine weit geringere war, als in frühern Jahren, was auch auf die Erträgnisse der Postkurse nachtheilig einwirkte.

Was im Besondern die Frequenzverminderung auf den St. Gotthard- und Simplon-Kursen betrifft, so kann dieselbe allerdings nicht von der Konkurrenz inländischer Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften, wol aber aus der weit geringern Benutzung dieser Routen durch Paris-Mailand-Reisende abgeleitet werden. Beispielsweise bemerken wir, daß im Jahr 1858 in Paris

direkte Billets I. und II. Klasse für Mailand, und in Mailand	198
	204

direkte Billets I. und II. Klasse für Paris, somit zusammen 402
 direkte Billets in beiden Richtungen zu Gunsten der Gotthardkurse ausgegeben worden sind, während 1857 deren Gesamtzahl sich auf 739 belief.

Zu jenen andern Ursachen, warum der Vergleich der dies- und vorjährigen Einnahmen im Allgemeinen so ungünstig ausfallen mußte, zählen wir, abgesehen von den in der schon erwähnten tabellarischen Uebersicht speziell nachgewiesenen Gründen noch folgende:

- 1) daß in Folge der Vervollständigung des Eisenbahnnetzes und der unter den Verwaltungen der Zentral-, Nordost- und Westbahn eingetretenen Verständigung in Betreff des durchlaufenden Transports von Personen und Waaren, so wie durch Entzug der Provisionen

auf dem Neuenburger- und Genfersee der Postverwaltung der Vorthheil entzogen worden ist, Reisende auf längere Strecken verschiedener Verkehrslinien für ihre Rechnung einzuschreiben.

- 2) War das Jahr 1857 für die Schweiz im Allgemeinen und für Bern ganz speziell ein Festjahr, in welchem die Reisendenfrequenz recht eigentlich ihren Höhepunkt erreicht zu haben schien. Das massenhafte Zuströmen der Festtheilnehmer zum eidg. Schützenfest, zur Industrie- und landwirthschaftlichen Ausstellung, so wie nach dem Bundesrathhause, ließ sich bei den Ertragsergebnissen sämmtlicher in der Bundesstadt ein- und ausmündender Kurse in nie gesehenem Maße wahrnehmen. Es mußte daher der ruhige Verlauf des darauf folgenden Jahres nothwendigerweise ungünstig auf das vergleichende Ergebniß einwirken.

Gehen wir zu fernern Vergleichen über:

Die Gesamtzahl der im Jahr 1858 durch die Post beförderten Reisenden beträgt	901,653
Zahl derselben im Jahr 1857	1,050,374

Weniger im Jahr 1858 148,721
woraus erhellet, daß sich die Zahl der Reisenden bei weitem nicht im gleichen Verhältniß zum Ausfall in deren Ertrag gemindert hat. Dieses Mißverhältniß wird sich so lange wiederholen, als die Post noch im Falle bleibt, den starken Reisendenverkehr von den Bahnhöfen zu den Postgebäuden und umgekehrt, also auf kurzen Strecken und zu geringen Taxebeträgen zu vermitteln. Die Frequenz zwischen den Bahnhöfen und den Postgebäuden beträgt im Berichtsjahr 104,964 Reisende, wovon allein 74,911 auf die Strecken Bern-Bylerfeld und Luzern-Emmenbaum gehören.

In den Gesamteinnahmen von Fr. 2,739,207. 98
sind inbegriffen:

1. An Uebergewichtstaxen	Fr. 96,791. 51
Ertrag im Jahr 1857	„ 149,104. 83

Weniger im Jahr 1858 Fr. 52,313. 32

Ein Blick auf das Verzeichniß der aufgehobenen, resp. durch die Eisenbahnen verdrängten Postkurse genügt zur Erklärung dieser Mindereinnahme.

2. Ertrag der Beiwagenreisenden i. J. 1858	Fr. 329,811. 92
„ „ „ „ 1857	„ 577,148. 77

Weniger im Jahr 1858 Fr. 247,336. 85

Die Beiwagenlieferung kostete 1857	Fr. 575,736. 30
1858	„ 371,982. --

Minderausgabe im Jahr 1858 Fr. 203,754. 30
Der Verlust auf der Beiwagenlieferung beträgt somit Fr. 42,170. 08

Beilage 8 enthält eine vergleichende Uebersicht der Anzahl Reisenden und deren Ertrag in den Jahren 1857 und 1858 nach den Monaten und nach den Postkreisen.

b. Ertrag von Briefen:

	1858.		1857.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Einnahme an Brieftaxen	2,617,893.	18	2,449,132.	58
Boranschlag	2,600,000.	—		

Der Ertrag entspricht sehr nahe dem Budgetansatz, welcher seiner Zeit auf die bisherigen Fortschrittverhältnisse gegründet worden ist.

Uebersicht des Briefverkehrs.

Jahrgang.	Zahlbare Briefe.		Total der zahlbaren Briefe.	Portofreie Briefe.	Total.
	Inländische.	Ausländische.			
1850	9,981,862	3,685,146	13,667,008	1,439,109	15,106,107
1851	11,151,224	3,723,322	14,874,546	1,489,127	16,363,673
1-52	11,962,680	4,038,840	16,001,520	1,571,976	17,573,406
1853	13,123,731	4,833,998	17,957,732	1,815,893	19,773,625
1854	13,727,553	4,958,817	18,686,370	1,823,619	20,509,989
1855	14,470,782	5,466,130	19,936,912	1,926,932	21,863,844
1856	15,771,019	5,982,331	21,753,379	1,980,611	23,733,990
1857	15,774,509	6,237,740	22,012,249	2,310,109	24,322,358
1858	16,969,166	6,532,307	23,501,473	2,026,906	25,528,379
oder im Jahr 1858 auf eine Bevölkerung von 2 $\frac{1}{2}$ Millionen per Kopf			9,4	0,8	10,2

	1858.	1857.
Uebertrag	19,572,812	18,120,532
Briefe nach Dänemark, Schweden und Norwegen	22,758	20,927
" " Russland	59,580	47,754
" " Italien (ohne die Lombardie)	131,479	133,983
" " Sardinien	555,743	536,034
" " Oesterreich (mit der Lombardie u. den übrigen Ländern des deutsch-österreichischen Postvereins) }	2,954,739	2,857,642
" " Spanien	15,317	20,819
" " Türkei und Griechenland	35,228	27,472
" " Ueberseeische Briefe	153,817	161,920
	23,501,473	21,927,083

Die Durchschnittstaxen sind mit Nachstehendem vorzumerken.

Auf inländischen Briefen:

1850	Rappen 10, ²⁸
1851	" 10, ²⁵
1852	" 10, ⁵² (Einführung des Taxengesetzes vom 25. August 1851.)
1853	" 10, ⁶⁵
1854	" 10, ⁸²
1855	" 10, ⁸⁰
1856	" 10, ⁷¹
1857	" 10, ⁸⁴
1858	" 10, ⁷⁴

Auf den in- und ausländischen Briefen zusammen:

1856	Rappen 11, ¹⁸
1857	" 11, ¹²⁶
1858	" 11, ¹⁴

Von der Gesamtzahl der portopflichtigen Briefe sind versandt worden:

	1858.	1857.
	Prozente.	
unfrankirt	67,0	68,6
frankirt	33,0	31,4
An unbestellbaren Briefen haben die Posten transportirt:		
im Jahre 1856		114,621
" " 1857		145,294
" " 1858		102,119

Der Verkauf an Brief frankomarken beträgt:

	M a r k e n						Geldwerth.		
	zu 5 Rp.	zu 10 Rp.	zu 15 Rp.	zu 20 Rp.	zu 40 Rp.	zu 1 Fr.	Total.	Fr.	Rp.
1852	1,339,930	1,680,678	1,083,858	—	—	—	4,099,466	397,393	—
1853	1,443,390	1,794,882	1,192,042	—	—	—	4,430,514	430,464	—
1854	1,662,851	1,990,936	1,380,493	125,360	175,400	—	5,335,040	587,542	20
1855	1,649,671	1,824,282	1,364,550	573,545	383,860	63,365	5,859,273	801,212	25
1856	1,777,850	1,924,663	1,494,063	639,136	429,000	87,246	6,351,958	892,151	45
1857	1,916,268	1,977,779	1,595,894	669,982	484,618	69,465	6,714,006	930,284	—
1858	2,235,078	2,127,062	1,785,347	756,495	536,456	74,686	7,515,124	1,032,819	55

Außerdem sind nach durchschnittlicher Berechnung mit der Briefpost die nachstehend verzeichneten, zahlbaren Sendungen befördert worden.

	Schriftpakete.	Drucksachen. (Abonnierte Zeitungen nicht inbegriffen.)	Waarenmuster.
	Stückzahl.	Stückzahl.	Stückzahl.
1858	664,242	1,169,447	245,413
1857	694,315	1,058,342	249,036
1856	536,059	845,326	199,247

Die Verminderung der Zahl von 1858 gegen 1857 ist bei den Schriftpaketen der frühern irrigen Einrechnung der offiziellen Schriftpakete und Gewichtsbriefe und auf den Waarenmustern der geringern Lebhaftigkeit des bezüglichen Verkehrs beizumessen.

Die Beilage Nr. 9 enthält die Nachweisung der auf jeden Postkreis fallenden Beträge.

c. Ertrag der Fahrpoststücke.

	1858.	1857.
Einnahmen an Taxen	Fr. 1,875,440. 06	Fr. 1,883,670. 72
An die ausländischen Postverwaltungen sind an Taxen vergütet worden und unter den Einnahmen oben inbegriffen	„ 150,682. 42	„ 113,487. 12
Ertrag für die schweizerische Postverwaltung	Fr. 1,724,757. 64	Fr. 1,770,183. 60
Vorausschlag	„ 1,760,000. —	

Die Beilage Nr. 9 enthält die Nachweisung dieses Verkehrs in den einzelnen Kreisen. Im Ganzen ergeben sich von Sendungen

	Stückzahl.
Im Innern der Schweiz	3,435,436
Vom Auslande nach der Schweiz	205,040
Von der Schweiz nach dem Auslande	214,106
Transit durch die Schweiz	9,367
Gesamtzahl von 1857	3,863,949
Im Jahr 1858 Verminderung gegenüber 1857	40,486
nämlich	
auf dem innern Verkehr	70,155
„ „ Transit	1,025
	<u>71,180</u>
Vermehrung auf dem Verkehr mit dem Auslande	30,694
	<u>40,486</u>

Die Verminderung der Stüke im innern Verkehr wird der Konkurrenz durch die Eisenbahnen, so wie der geringern Belebtheit der Uhren- und Bandfabrikation in den Kantonen Neuenburg und Basel u. beigemessen. Auf den Transit haben sowol die Eröffnung der Bahnlinie Lyon-Genf, welche der Westbahn die Sendungen direkt überliefert, als die konkurrirenden Transportanstalten von Basel bis Camerlata, und die Verlegung der vormals über Konstanz-St. Gallen transitirenden Sendungen auf die Route Konstanz-Bregenz nachtheilig eingewirkt.

Der Roheinnahme nach beträgt die Verminderung von 1858 nur Fr. 8,230. 66, indem die weitere Differenz nur in dem Mehrbetrag der an ausländische Postverwaltungen geleisteten Auslagevergütungen besteht.

Wir hoffen, daß eine durch den Uebergang größerer Stüke an die Eisenbahnen entstehende Verminderung durch Zunahme der kleinern Stüke ausgeglichen werde. Gleichwol erachten wir die Revision des Fahrposttarifs und dessen theilweise Ermäßigung als angemessen, da auch im Vergleiche zu den Tarifen anderer Postverwaltungen die schweizerischen Taxen etwas hoch stehen:

Für den Transport der über 10 Pfund wiegenden Poststüke mit Eisenbahnen hatte die Postverwaltung im Jahre 1858 an dieselben Fr. 24,383. Rp. 87 vergütet.

d. Ertrag der Zeitungen.

Jahr- gang..	Von inländischen Zeitungen.		Von ausländischen Zeitungen.	
	Transporttage.	Abonnementstage.	Transport- und Abonnementstage.	
1851	Fr. 70,713. —	Fr. 9,601. —	Fr. 13,132. —	
1852	" 73,444. —	" 6,826. —	" 12,222. —	
1853	" 76,498. —	" 10,996. —	" 13,475. —	
1854	" 75,670. —	" 10,575. —	" 26,310. —	
1855	" 82,684. —	" 10,840. —	" 28,310. —	
1856	" 92,881. 05	" 10,800. —	" 30,895. 68	
1857	" 104,428. 15	" 11,377. 90	" 27,324. 70.	Im Ganzen Fr. 143,130. 75
1858	" 106,602. 05	" 11,055. —	" 17,719. 24.	" " " 135,376. 29
Boranschlag			" 155,000. —

Zahl der transportirten Blätter.

	Zahlbare		eidgenössische	Tagfreie Blätter.	kantonale	Total.
	schweizerische Blätter.	ausländische				
1857	13,459,416	1,583,298	92,050		910,660	16,045,424
1858	13,545,271	1,602,369	123,546		888,303	16,249,489

Die Beilage Nr. 10 liefert den nähern Nachweis.

Die Zahl der transportirten Zeitungen ist ebenfalls gestiegen; hingegen wird auf der Rubrik „Ertrag der Zeitungen“ im Ganzen ein Rückgang von Fr. 7,754. 46 verzeigt, was daher rührt, daß zum ersten Mal im Jahre 1858 die nach dem Auslande versandten schweizerischen Zeitungen mittels Marken frankirt wurden, wovon der Erlös als Markenverkauf hievor berechnet ist, während früher die Baarfrankirung bei der Zeitungskasse erfolgte.

e. Ertrag der Transitgebühren von geschlossenen Briefsendungen.

	1858.	1857.				
Einnahmen	Fr. 12,122. 16	Fr. 11,760. 61				
Boranschlag	„ 16,000. —					
Im Einzelnen sind die Transitgebühren für 1858 vergütet worden von						
Frankreich. Basel	<table border="0"> <tr> <td>{ Chiasso</td> <td rowspan="2">}</td> <td rowspan="2">Fr. 3,738. 15</td> </tr> <tr> <td>{ Feldkirch</td> </tr> </table>	{ Chiasso	}	Fr. 3,738. 15	{ Feldkirch	
{ Chiasso		}			Fr. 3,738. 15	
{ Feldkirch						
	und über Genf in beiden Richtungen					
Oesterreich. Aus der Lombar die nach Baden, Preußen, Württemberg, Thurn u. Taris		„ 3,601. 77				
Bayern. Transit nach der Lombar die		„ 806. 09				
Württemberg. „ „ „ „		„ 233. 12				
Baden. „ „ „ „		„ 1,971. 49				
Thurn u. Taris. „ „ „ „		„ 1,386. 99				
Preußen. „ „ „ „		„ 384. 55				
		<hr/>				
		Fr. 12,122. 16				

Auf der Linie Basel-Camerlata konnten wir bisher, in Ermanglung genügender Anschlüsse, diejenige Transportbeschleunigung nicht erzielen, welche die Eröffnung wirksamer Konkurrenz gegen die dormalige Leitung der Paris-Mailand-Sendungen über den Mont Genis ermöglicht hätte.

Einer größern Ausdehnung des Briefposttransits zwischen Bayern, Preußen etc. und der Lombar die steht hierseits das Hinderniß entgegen, daß bei der direkten Auswechslung zwischen den bayerischen und österreichischen Posten, wobei in einigen Fällen etwelche Verspätung eintreten mag, die schweizerische Transittaxe vermieden wird.

f. Gebühren von Empfangsbescheinigungen.

	1858.	1857.
Einnahmen	Fr. 44,571. 25	Fr. 42,987. 40
Boranschlag	„ 45,000. —	

g. Fachgebühren.

	1858.	1857.
Einnahmen	Fr. 14,331. 75	Fr. 13,700. 50
Boranschlag	„ 14,000. —	

Beide Rubriken verzeigen eine Zunahme, die jedoch, da die Ausstellung von Empfangscheinen, so wie die Vermehrung der Fächer den Dienst der Postbureaux erschwert, nicht ganz als reiner Mehrertrag anzusehen ist.

h. Vergütungen anderer Verwaltungen für Expeditionskleistungen.

	1858.	1857.
a. Einnahmen an Provision auf den für Rechnung der Eisenbahnen ertheilten Reiseplätzen	—	Fr. 10,743. 24
b. Anderweitige Einnahmen	Fr. 16,647. 96	" 16,339. 06
Voranschlag	15,000. —	

Die Einnahmen ad b rühren im Einzelnen her:

1) von Provision von der Messagerie-Expedition in Genf nach und aus Sardinien		Fr. 2,837. 51
2) " Bestellgebühr von Fahrpoststücken und Provision von Messagerie-Expedition etc. im Kreise Neuenburg		" 3,634. 65
3) " Bestellgebühr von Fahrpoststücken und Provisionen von Reisenden- und Messagerie-Expedition nach Frankreich und Baden, und vice versa in Basel		" 10,175. 80

Fr. 16,647. 96

Diese hauptsächlich von dem Transport von Reisenden und von Fahrpoststücken herrührenden Einnahmen werden fortan unter diesen Abtheilungen in Rechnung getragen, worauf schon bei Aufstellung des Budget für 1859 Rücksicht genommen worden ist.

i. Konzessionsgebühren.

	1858.	1857.
Einnahmen	Fr. 13,992. 85	Fr. 18,340. 55
Voranschlag	" 14,000. —	

Der Minderertrag gegen 1857 von Fr. 4,347. 70 ist entstanden in Genf durch die in Folge der Bahneröffnung weggefallenen, bisher konzedirten Messagerie-Unternehmungen Fr. 4,053. 75

Auf vermindertem Ertrag der auf dem Genfersee bisher an Dampfboote ertheilten Konzessionen " 284. 50

Die Gebühren von Omnibusunternehmungen beitragen weniger " 9. —

Fr. 4,347. 70

Eine Hebung dieser Einnahmen ist kaum vorauszusetzen, bis allfällig die steigende Rentabilität der schweizerischen Eisenbahnen erlaubt, dieselben für Entrichtung der vorbehaltenen Konzessionsgebühr in Anspruch zu nehmen.

Ertrag der Konzessionsgebühren im Jahre 1858.

Nr.	Postkreise.	Anzahl der Konzessionäre.	Fremde Messagerien.		Dampfboote.		Omnibus.		Total			
			Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	1858.		1857.	
			Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1	Genf	24	5,931	75	243	—	481	15	6,655	90	10,930	40
2	Lausanne	17	—	—	50	—	2,883	75	2,933	75	3,360	55
3	Bern	6	—	—	—	—	1,498	35	1,498	35	632	30
4	Neuenburg	4	—	—	—	—	164	40	164	40	237	30
5	Basel	2	—	—	—	—	180	90	180	90	292	80
6	Ararau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Luzern	2	—	—	200	—	—	—	200	—	257	50
8	Zürich	10	—	—	670	—	955	85	1,625	85	1,921	70
9	St. Gallen	16	—	—	—	—	411	60	411	60	473	25
10	Chur	1	—	—	—	—	24	70	24	70	42	95
11	Vallenz	4	—	—	100	—	197	40	297	40	191	80
	Ertrag im Jahre 1858	86	5,931	75	1,263	—	6,798	10	13,992	85		
	" " 1857	.	9,985	50	1,547	50	6,807	55	18,340	55	18,340	55

k. Verschiedenes.

	1858.	1857.
Einnahmen	Fr. 39,793. 43	Fr. 49,034. 28
Voranschlag	" 30,000. —	

Die Einnahmen sind im Wesentlichen gestossen:

a. aus Strafgeldern und Bußen, welche den Postbeamten und Bediensteten, und bei leichtern Postregalübertretungen im Administrativwege den Privaten auferlegt worden sind	Fr.	3,370. 22
b. " Erlös von verkauftem Postmaterial	"	21,726. 27
c. " Vergütung für den Gebrauch von Postfuhrwerken	"	2,057. 67
d. " Erlös von unbestellbaren Fahrpoststücken	"	2,595. 34
e. " Untermiethung von Lokalen in Postgebäuden	"	2,690. —
f. " Kassaüberschüssen	"	1,805. 17
g. " Rechnungsberichtigung durch Revision	"	1,500. 04
h. " Saldo bei der Abrechnung mit Frankreich für Depeschenüberlieferung	"	1,631. 15
i. " Verkauf von Post- und Kurskarten	"	210. 75
k. " Verkauf von Manufaktur	"	1,531. 78
l. " verschiedenem Zufälligem	"	675. 04
	Fr.	39,793. 43

5. Ausgaben.

1. Gehalte und Vergütungen.

	1858.	1857.
Ausgaben	Fr. 1,787,643. 08	Fr. 1,534,602. 03
Voranschlag	" 1,835,024. —	" — —
wurden verwendet für:		1858.
Die Generalpostdirektion	"	56,496. 76
Kreispostdirektoren	Fr. 37,708. 63	
Kontroleure	" 29,699. 99	
Adjunkte	" 23,000. 17	
Gehilfen (Kanzlei und Kontrolle der Kreispostdirektionen)	" 22,560. 78	
Provisorische Aushilfe	" 6,317. 38	
Postbüreau	"	719,857. 13
Ablagen, Briefträger etc.	"	609,540. 26
Kondukteure	"	282,461. 98
	Fr.	1,787,643. 08

Hierunter sind begriffen:

Entschädigungen an provisorisch Angestellte, Stellvertretungen wegen Krankheit und Militärdienst zc.	Fr. 45,471. 24
Stellvertretung der Kondukteure	" 31,887. 80

Fr. 77,359. 04

Die Nachweisung über die Entstehung der erheblichen Erhöhung der Gehaltsausgaben haben wir bereits hievor gegeben.

II. Kommissäre und Reisekosten.

	1858.	1857.
Ausgaben	Fr. 16,507. 38	Fr. 12,664. 35
Voranschlag	" 14,000. —	" 15,000. —

Die Verwendung erfolgte:

Für Entschädigung an Kommissäre.	1858.
Technische Untersuchung über Einführung der fahrenden Postbüreau	Fr. 570. —
Regie-Postspferdhalterei in Linzen	" 120. —
	Fr. 690. —

Reisekosten.

Vergütungen an Beamte der Generalpostdirektion	Fr. 2,156. 30	
an Traininspektoren	" 3,043. 60	
an Kreispostdirektionsbeamte	" 10,617. 48	
		" 15,817. 38
		Fr. 16,507. 38

Die Mehrausgaben sind entstanden insbesondere durch häufigere Vornahme der Inspektionen bei den Postbüreau von Seite der Beamten der Kreispostdirektionen.

Wir machten diese Verwendungen für die Postverwaltung als nutzbringend, und werden den bezüglichlichen Inspektionen noch größere Ausdehnung zu geben suchen. Viele Reisen der Beamten der Generalpostdirektion, so wie der Kreispostdirektionen, wurden durch die Unterhandlungen mit andern Postverwaltungen, mit Eisenbahnverwaltungen und Dampfschiffgesellschaften in Betreff festzustellender beidseitiger Einrichtungen und Kursanschlüsse veranlaßt.

III. Büreaukosten.

	1858.	1857.
Ausgaben	Fr. 207,294. 25	Fr. 204,688. 09
Voranschlag	" 190,000. —	
Mehrausgabe	Fr. 17,294. 25	

Die Ausgaben fallen nach den einzelnen Rubriken auf
1857.

1857.		1858.	
Fr. 106,109.	74	Drucksachen und Formulare	Fr. 105,344. 44
" 10,826.	22	Büreamaterialien	" 11,609. 09
" 3,497.	—	Siegellak-Ankauf	" 4,370. —
" 19,109.	55	Buchbinderarbeiten	" 18,028. 14
" 43,094.	40	Beleuchtung	" 45,825. 26
" 12,036.	38	Beheizung	" 12,955. 08
" 10,014.	80	Verschiedene Büroabedürfnisse	" 9,162. 24
Fr. 204,688.	09		Fr. 207,294. 25

Mit der Vermehrung der Verbindungen und der Paketschlüsse, den größeren Bedürfnissen für Beleuchtung und Beheizung müssen im Allgemeinen auch die Ausgaben für die betreffenden Anschaffungen zunehmen. Seit dem Jahr 1857 wurden allein 225 neue Paketschlüsse eingeführt, und bezüglich der Drucksachen haben wir insbesondere der erheblichen Kosten zu erwähnen, welche wegen öfterer Abänderung der Dienstleinrichtungen und Kursanschlüsse an die Eisenbahnen und Dampfschiffe des In- und Auslandes, durch Herausgabe neuer Kurskarten, Kursübersichten und bezügliche öffentliche Ankündigungen entstanden sind.

In derartigen Veröffentlichungen, der Dekonomie halber, eine Beschränkung eintreten zu lassen, scheint uns nicht zweckmäßig.

Für Zentralisirung der Anschaffung von Drucksachen ist bereits Vieles gethan worden und wird hierauf unter Eröffnung der Konkurrenz auch ferner Bedacht genommen werden. Bedeutende Druckkosten veranlassen auch die öfterer Abänderung bedürftenden Brief- und Fahrposttariffsammlungen, indem z. B. nur die wegen Abänderung des deutsch-österreichischen Vereinsfahrposttarifs erforderlich gewordene Herausgabe neuer Tarife und Distanzentabellen eine Ausgabe von beiläufig Fr. 2000 verursachte.

Die Bundesversammlung hat bereits eine Vermehrung des Bedarfes vorgesehen, indem durch Schlußnahme vom 30. Juli 1858 der Voranschlag für die Büroaufkosten im Jahr 1859 mit Fr. 204,000 festgesetzt worden ist.

IV. Dienstkleidung.

	1858.	1857.
Ausgaben	Fr. 83,802. 47	Fr. 84,524. 62
Voranschlag	" 78,000. —	
und zwar für die Dienstkleidung		
der Kondukteure	" 4,357. 05	
" Postillone	" 11,776. 74	
" Briefträger und Pater	" 3,744. 74	
" Boten	" 4,532. 70	
Für Anschaffung von Tuch, Knöpfen, Dienstzeichen	" 59,391. 24	
	<u>Fr. 83,802. 47</u>	

Raffen sich in der Folge auf der Dienstkleidungsrubrik der Postkassone Ersparnisse machen, so wachsen dagegen die Bedürfnisse für andere Postangestellte, z. B. Briefträger und Boten. Irgend welche erhebliche Reduktionen in diesen Ausgaben können daher noch nicht in Aussicht gestellt werden.

V. Gebäulichkeiten.

	1858.	1857.
Ausgaben	Fr. 106,584. 26	Fr. 114,917. 98
Voranschlag	" 105,000. —	

Der Voranschlag konnte beinahe eingehalten werden.

Im Rechnungsjahre wurden keine erheblichen Bauveränderungen in den innern Einrichtungen der Postgebäude ausgeführt, deren Kosten im Jahr 1857 die Ausgaben bedeutend erhöht hatten. Hingegen wurde die früher bestandene Ausgabe überschritten, weil bei Erneuerung der bisherigen Postlokalmiethen, in Ermanglung eigener Lokalien, die Postverwaltung Mehrforderung an Miethzinsen sich gefallen lassen mußte.

Die bezüglichen Mehrausgaben an Miethen kommen hauptsächlich vor in

Miethbeträge.

	1858.	1857.
Bern	Fr. 8,121. 87	Fr. 5,066. 29
Neuenburg	" 15,080. 18	" 10,590. 24
St. Gallen	" 7,606. 64	" 6,457. 35
Chur	" 2,985. 12	" 2,498. 15

VI. Postmaterial.

Rechnung von 1858	Fr. 404,914. 79
Budget pro 1858	" 405,000. —
Rechnung von 1857	" 468,222. 71
Budget pro 1857	" 435,000. —
Minderausgabe gegenüber dem Jahr 1857	" 63,307. 92
" " dem Budget von 1858	" 85. 21

Verwendung des Postmaterials nach Rubriken in den Jahren

	1857.	1858.
I. Neue Anschaffungen:		
a. Wägen und Schlitten	Fr. 176,397. 35	Fr. 113,155. 55
b. Fuhrwesenmaterial	" 50,771. 25	" 43,630. 77
c. Büreaugeräthschaften	" 25,762. 66	" 35,719. 84
II. Reparaturen:		
a. Wägen und Schlitten	" 191,493. 84	" 188,532. 01
b. Büreaugeräthschaften	" 12,030. 93	" 13,602. 05
III. Zins des Postmaterials	" 11,766. 68	" 10,274. 57
	Fr. 468,222. 71	Fr. 404,914. 79

Die bedeutende Minderausgabe im Jahr 1858 gegenüber demjenigen von 1857 wurde ermöglicht

- 1) durch die sehr beschränkten Anschaffungen von neuen Wägen und Schlitten;

Namentlich heben wir hervor, daß von größern Wägen von 12 Plätzen im Jahr 1856 nur 2, im Jahr 1857 auch nur 2 und im Jahre 1858 gar keine mehr angeschafft wurden, und auch diese 4 Wägen sind so gebaut, daß sie mit Weglassung des Cabriolet zu 10plätzigem Wägen verwendet werden können. Dagegen veranlaßten uns allerdings die veränderten Kurse zu Anschaffung einiger größern Omnibus und einer großen Anzahl kleinerer Fuhrwerke, um die Reduktion in der Bespannung eintreten zu lassen.

- 2) Durch mehrere, in Folge Eröffnung des Eisenbahnbetriebes aufgehobene Postkurse, und
- 3) durch die gegenüber dem Jahr 1857 eingetretene Abnahme der Reisendenfrequenz, in Folge welcher das Postmaterial einer geringern Abnutzung ausgesetzt war.

Die Mehrausgaben an Bürogeräthschaften findet ihren Grund darin, daß im Laufe des Jahres 1858 im Postkreis Neuenburg umfangreiche bauliche Einrichtungen in den Postbüreaux zu Locle und ferner in mehreren andern Postkreisen, welche Expeditionen mit den Eisenbahnen vermitteln, beträchtliche Anschaffungen an Grupp- und Briefsäcken gemacht werden mußten.

VII. Transportkosten.

Die Gesamttransportkosten betragen im Jahr 1858	Fr.	3,762,550.	75
Budget pro 1858	"	4,065,000.	—
Rechnung des Jahres 1857	"	4,294,703.	11
Folglich weniger als das Budget	"	302,449.	25
und weniger als im Jahr 1857	"	532,152.	36

Diese Kostenverminderung vertheilt sich auf die Hauptrubrik und die verschiedenen untergeordneten Ausgabentitel wie folgt:

aa. Fixe, auf Verträgen beruhende Transport-	Fr.	Rp.
portkosten	208,837.	32

Außerordentliche und Beiwagenkosten.

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1) Beiwagenlieferung	203,754.	30		
2) Vermehrte Bespannung	34,957.	94		
3) Außerordentliche Transportkosten	25,851.	06		
			264,563.	30
Uebertrag	264,563.	30	208,837.	32

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag	264,563.	30	208,837.	32
Vergütung für abgetretene Kondukteur- plätze	23,378.	73		
Postillonstrinkgelber der regulären Post- führung	22,325.	65		
Schiffahrtsgelber	904.	34		
Gebühren an das Ausland	10,709.	89		
Wagenbeleuchtung und Schmiere	4,180.	16		
Totalverminderung der irregulären Kurskosten			325,062.	07
Totalverminderung der Transportkosten im Vergleich zur Rechnung des Jahres 1857			533,899.	39
Dagegen erscheint eine Mehrausgabe gegenüber dem Jahr 1857 unter dem zu Anfang des Bericht- jahres neu erstellten Rechnungstitel :				
„Kosten für fahrende Postbüreaux,“ betragend			1,747.	03
welcher Betrag von der Summe von Fr. 533,899. 39 in Abzug gebracht, die Kostenverminderung reduziert auf die Summe von			532,152:	36
Beginnen wir mit der nähern Begründung der in der Haupttribrik „Fire, auf Verträgen beruhende Kurszahlung“ eingetretenen Kostenverminderung.				
Rechnung des Jahres 1857	Fr.	3,084,581.	40	
„ „ „ 1858	„	2,875,744.	08	
Kostenverminderung	Fr.		208,837.	32
welche in folgendem Ausweis ausführlich nachgewiesen ist.				
A. Bewegung im Laufe des Jahres 1858.				
Eingetretene Kostenverminderung, veranlaßt durch			Fr.	Rp.
1) Aufgehobene Postkurse	203,707.	—		
2) Abgekürzte oder theilweise aufgehobene Postkurse	42,544.	33		
3) Reduzirte Postkurse und sonstige ermäßigte Kurszahlun- gen gegen entsprechende Minderleistungen von Seite der Kursunternehmer	54,373.	26		
4) Ermäßigte Kurszahlungen in Folge neuer Vertragsab- schlüsse bei unveränderten Leistungen von Seite der Kurs- führer	4,320.	59		
5) Minderausgaben an Zulagen für theures Futter im Vergleich zum Jahr 1857	15,545.	52		
Total	320,490.	70		

Fr. Rp.
Total 320,490. 70

Kosten wegen neuer Kurseinrichtungen.	
	Fr. Rp.
1) Für neu erstellte, meistens kleinere Lokal- und Verbindungskurse	21,054. 65
2) Für neun neu erstellte Sommerkurse	99,998. 36
3) Für neu organisirte Fourgondienste zwischen den Postgebäuden und den Bahnhöfen (fernere Fr. 1547-60 stehen unter Rubrik „Außerordentliche Transportkosten“ verrechnet	15,857. 18
4) Für ausgedehnte oder sonst vervollkommnete Kurse	15,323. 91
5) Erhöhte Kurszahlungen wegen Fahrtenkreuzung, Verwendung größerer als in den Verträgen vorgesehener Wagenklassen, und anderweitige Mehrleistungen von Seite der Unternehmer	17,449. 60
6) Erhöhte Kurszahlungen ohne entsprechende Mehrleistung von Seite der Unternehmer, in Folge neuer Vertragsabschlüsse	<u>24,006. 96</u>

193,690. 66

Die Kostenverminderung beträgt demnach 126,800. 04

B. Ausweis über die Rückwirkung der vorjährigen Kursveränderungen auf die dießjährigen Transportkosten, resp. über Mehr- und Minderbelastung der Rechnung des Jahres 1858 durch die Rechnung des Jahres 1857.

1) Minderbelastung durch Postkurse, welche im Laufe des Jahres 1857 ganz oder theilweise aufgehoben und im Jahr 1858 nicht wieder, oder nur auf kürzere Dauer eingeführt wurden	Fr. Rp. 222,499. 35
2) Minderbelastung durch die im Laufe des Jahres 1857 verfügte Reduktion in der Bespannung u.	18,643. 91
3) Minderbelastung durch die im Jahr 1857 erzielten und auf's Jahr 1858 übergegangenen ermäßigten Kurszahlungen, ohne entsprechende Minderleistung von Seite der Unternehmer	<u>5,146. 49</u>

Total der Minderbelastung 246,289. 75

Uebertrag 126,800. 04

	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Uebertrag					126,800	04
1) Mehrbelastung durch Kurse, die im Jahr 1857 neu erstellt worden waren, und im Jahr 1858 entweder während des ganzen Jahres oder überhaupt während längerer Dauer verrechnet wurden			118,452.	42		
2) Mehrbelastung durch die im Laufe 1857 erhöhten und aufs ganze Jahr 1858 oder überhaupt auf längere Dauer rückwirkenden Kurszahlungen (gegen entsprechende Mehrleistung von Seite der Unternehmer)			15,825.	24		
3) Mehrbelastung durch die im Laufe des Jahres 1857 erhöhten und aufs ganze Jahr 1858 oder überhaupt auf längere Dauer rückwirkenden Kurszahlungen (ohne entsprechende Mehrleistung der Unternehmer)			29,974.	81		

Total der Mehrbelastung 164,252. 47

Die Mehrbelastung von der Minderbelastung in Abzug gebracht, verbleiben zu Gunsten der letztern 82,037. 28

Verminderung der fixen Transportkosten laut Generalrechnung des Jahres 1858 208,837. 32

bb. Außerordentliche und Beiwagenkosten.

1. Beiwagenlieferung.

Ausgaben im Jahr 1857	Fr.	575,736.	30
" " " 1858	"	371,982.	-
Minderausgabe im Jahr 1858	Fr.	203,754.	30

Diese Rechnung zerfällt überdieß in drei Unterabtheilungen, nämlich:

1) auf vergütete Fuhrwerke an die Unternehmer, laut Beiwagentarif	Fr. 37,951. 10
2) für gelieferte Pferde	" 302,650. 47
3) für Postillonstrinkgelber	" 31,380. 43

wie oben Fr. 371,982. —

Vergleicht man die Kurrechnungen der Jahre 1857 und 1858, so stellt sich heraus, daß die Verminderung in den Beiwagenkosten genau bei denselben Postkursen zu finden ist, deren Minderertrag wir mittels einer ausführlichen tabellarischen Zusammenstellung unter der Rubrik „Ertrag der Reisenden“ bereits nachgewiesen haben.

2. Vermehrte Bespannung der Haupttrögen.

Ausgaben im Jahr 1857	Fr. 59,730. 73
" " " 1858	" 24,772. 79

Kostenverminderung Fr. 34,957. 94
Herrührend von folgenden Posten, welche die Rechnung des Jahres 1857 belasteten, während dieselbe in der Rechnung von 1858 nicht erscheinen.

1) Für Verwendung größerer als in den Verträgen vorgesehenen Wagenklassen zwischen Bern-Basel Tag- und Nachtkurs	} Fr. 8,852. 65
Bern-Zürich id.	
Neuenburg-Zürich id.	
Rheinthalerkurse, Verminderung vom 1. Juli 1858 an	" 2,485. —
Chur-Cleven Tagkurs, Chur-Zug und Samaden- Tirano	" 8,024. 79
2) Ferner wurden für den provisorischen Postdienst zwischen Neuenburg und Biel bezahlt	" 23,870. —
zusammen	Fr. 43,232. 44

Dagegen erhält die Rechnung von 1858 zwei Posten zu Lasten der Kurse Fischenthal-Rapperswil und Splügen-Magadino, welche in der Rechnung des Jahres 1857 nicht erscheinen, betragend zusammen Fr. 1,626. 50

Für den provisorischen Dienst
Neuenburg-Biel wurden verausgabt " 6,648. —

" 8,274. 50

Minderausgabe wie oben Fr. 34,957. 94

3. Außerordentliche Transportkosten.

Rechnung des Jahres 1857	Fr. 75,189. 65
" " " 1858	" 49,338. 59

Kostenverminderung Fr. 25,851. 06

- 1) Diese Kostenverminderung ist entstanden durch Ausgabenposten, welche hauptsächlich die Rechnung von 1857 belasten und in der Rechnung von 1858 nicht erscheinen, wie z. B.:
 - a. Die Wartgelder wegen Bereithalten von Pferden während des eidg. Freischießens;
 - b. Errichtung von Landpostkursen in Folge des Zufrierens des Zürchersees;
 - c. Extrapferdemiethe und sonstige Transportleistungen auf den Routen Lausanne-Dole und Lausanne-Domo;
 - d. Verwendung größerer Wägen auf der Route Genf-Lausanne;
 - e. Wartgelder für Bereithalten von Beiwagenpferden auf mehreren Stationen;
- 2) in Folge Ausgabenposten, welche im Jahr 1858 während kürzerer Dauer verrechnet worden, als im Jahre 1857, z. B.
 - a. Kreuzung der Fahrten zwischen Yaverne-Font und zwischen Lausanne-Morges;
 - b. Extraentschädigungen wegen Halten überzähliger Pferde auf den Stationen Olten-Läufelfingen, Aarau-Brugg u. a. m.
- 3) Endlich betrug die Entschädigungen für den Transport leerer postamtlicher Fuhrwerke ($\frac{2}{3}$ Taxe), so wie für Wägen-, Schlitten- und Pferdemiethe, Hülfsleistungen bei Wagenstürzen über Fr. 4000 weniger als im vorigen Jahre.

4. Vergütungen für abgetretene Kondukteurplätze.

Rechnung des Jahres 1857	Fr. 87,668. 88
" " " 1858	" 65,290. 15

Kostenverminderung Fr. 22,378. 73

veranlaßt durch die Abnahme der Frequenz im Allgemeinen und im Besondern durch die frühzeitigen Einstellungen der belebtesten Hauptteilwagenkurse.

5. Postillonstrinkgelder.

Die Postillonstrinkgelder der regelmäßigen Postführung, welche mit seltenen Abweichungen stetsfort 10 % der regulären Transportkosten ausmachen, haben auch diesmal in gleichem Verhältniß mit der Verminderung der fixen Kurskosten Schritt gehalten.

Rechnung des Jahres 1857	Fr. 312,524. —
" " " 1858	" 290,198. 35

Kostenverminderung Fr. 22,325. 65

Laut den Postführungsverträgen wären zwar an regulären Postillonstrinkgeldern zu bezahlen gewesen Fr. 291,370. 40

Davon wurden aber von Seite der Kreispostdirektionen den Postillenen wegen versäumter Fahrzeit einbehalten ein Gesamtbetrag von " 1,172. 05

somit wurden effektiv bezahlt Fr. 290,198. 35

Die Versäumnisbußen vertheilen sich folgendermaßen auf die Monate und auf die Postreise:

Monate.		Postreise.	
Januar	Fr. 125. 25	Genf	Fr. 4. 20
Februar	132. 55	Lausanne	143. 60
März	259. 15	Bern	166. 65
April	73. 05	Neuchâtel	489. 05
Mai	69. 75	Basel	47. 70
Juni	36. 50	Aarau	25. 05
Juli	31. 05	Luzern	69. 30
August	27. 20	Zürich	110. 25
September	65. 65	St. Gallen	52. 05
Oktober	69. 35	Chur	31. 05
November	143. 60	Velenz	33. 15
Dezember	138. 95		

Total Fr. 1,172. 05 Fr. 1,172. 05

Im vorigen Jahre betragen die Versäumnisbußen „ 1,403. 55

somit weniger Versäumnisbußen im Jahr 1858 Fr. 231. 50

6. Schiffsfahrtsgebühren.

Durch die Aufhebung des Postkurses St. Gallen-Feldkirch und durch die Abkürzung des Kurses Lichtensteig-Feldkirch auf die Strecke Lichtensteig-Haag fielen auch gleichzeitig, d. h. vom 1. Juli 1858 an, die Fährngelder für die Rheinübergänge bei Haag und Oberried dahin.

Eben so hörte die dem Rahnführer in Wallenstadt seit dem 1. Oktober 1857 für die Beförderung des Chur-Wesen-Nachtkurses über den Wallensee bezahlte Vergütung von Fr. 10 per Tag mit dem Zeitpunkt der Eröffnung des Eisenbahnbetriebs Rheinek-Chur (1. Juli 1858) auf. Sonst haben wir keine andere Veränderung in den Schiffsfahrtsgebühren zu erwähnen.

Rechnung des Jahres 1857 Fr. 36,706. 49

„ „ „ 1858 „ 35,802. 15

Kostenverminderung Fr. 904. 34

7. Gebühren an das Ausland.

Rechnung des Jahres 1857 Fr. 39,245. 02

„ „ „ 1858 „ 28,535. 13

Kostenverminderung Fr. 10,709. 89

Bis zum 15. Mai 1857 unterhielten wir zwischen Lausanne-Neuchâtel-Dôle täglich 2 Postkurse im Anschluß an die Eisenbahn Paris-Dijon-Dôle, wovon ersterer Kurs von der Gränze diesseits Jougne an gerechnet, auf eine Entfernung von 21½ Stunden, und letzterer von der Gränze diesseits

Verrières auf eine solche von 19 $\frac{1}{2}$ Stunden französisches Gebiet befahren hatte, in Folge dessen beträchtliche Ausgabenposten sowol an Droits de poste an die fremden Unternehmer, als auch an direkten und indirekten Abgaben, Weggeldern u. s. w. zuhanden der französischen Regie bestritten werden mußten.

Vom Zeitpunkt der Eröffnung des Eisenbahnbetriebs auf der Strecke Dôle-Salins, d. h. vom 16. Mai 1857 an, wurden unsere beiden Kurse um 4 Stationen, resp. um 8 $\frac{7}{8}$ Stunden abgekürzt und auf die Strecken Lausanne-Neuchâtel-Salins beschränkt.

Diese Kurzeinschränkung, welche bereits während der Dauer von 7 $\frac{1}{2}$ Monaten des vorigen Jahres bedeutende Kostenverminderung in den „Gebühren an das Ausland“ zur Folge hatte, wirkte daher im gleichen Verhältniß auf die Dauer des ganzen Jahres 1858 zurück. Ueberdies fanden wir uns durch die von Seite der vollendeten französischen Eisenbahnlinie Dijon-Mâcon-Culoz und Genf-Genève den Salinskursen zugefügte Minderfrequenz veranlaßt, diese Postdienste vom 1. Oktober 1858 an von 8 bis 12plätzigen auf 6 bis 8plätzige Wagenklassen zu beschränken.

Durch diese Vorkehr wird ferner eine zwar nur auf das letzte Vierteljahr 1858 einwirkende Kostenersparniß erzielt; dagegen wird aber dieselbe im künftigen Rechnungsergebniß um so nachhaltiger zu Tage treten.

8. Wagenbeleuchtung und Wagenfett.

Rechnung des Jahres 1857 . . .	Fr. 23,320. 64
„ „ „ 1858 . . .	„ 19,140. 48

Minderausgabe Fr. 4,180. 16

Dieser Theil der irregulären Transportkosten scheint bezüglich der dießseits eingetretenen Kostenverminderung nicht im Verhältniß der zahlreichen Kurzeinstellungen Schritt gehalten zu haben, und es sind dießfalls in solchen Postkreisen, wo der Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial nicht gehörig geregelt und ermäßigt worden ist, mehrfache, auf strenge Ersparniß abzielende Weisungen ertheilt worden.

9. Kosten für fahrende Postbüreaux.

Die Einführung und Unterhaltung der fahrenden Bahnpostbüreaux haben im Berichtsjahre eine Ausgabe erfordert von . . . Fr. 1747. 03
Beilage Nr. 12 enthält die nach sämtlichen Ausgabtiteln ausgedehnten, sowol monatweise als Postkreisweise zusammengestellten Transportkosten der Jahre 1857 und 1858 zur Vergleichung.

VIII. Verschiedenes.

	1858.	1857.
	Fr. Rp.	Fr. Rp.
Ausgaben . . .	32,204. 02	41,803. 09
Voranschlag . . .	18,000. —	

Resapitalation der Gesamttransportkosten sämmtlicher Postkreise im Jahr 1858.

(Nach den Monaten zusammengestellt.)

Monate.	Fixe, auf Verträge beruhende Bezahlungen.		Außerordentliche und Beiwagenkosten.						Total der außerordentlichen und Beiwagenkosten.		Abtretung von Kondukteurplätzen.		Postillons- Trinkgelder.		Schiffahrts- Gelder.		Gebühren an das Ausland.		Wagen- beleuchtung und Wagenfett.		Kosten für fahrende Post- büreau.		Total der irregulären Kurskosten.		Total.		
			Beiwagen- Beförderung.		Vermehrte Be- spannung der Hauptwagen.		Außergewöhnliche Transportkosten.																				
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Januar . . .	1857	253,793	14	15,190	68	2,122	98	3,979	75	21,293	41	3,628	02	26,221	10	2,475	54	2,179	32	2,571	67	—	—	58,369	06	317,162	20
	1858	242,683	27	9,395	08	2,658	35	5,164	68	17,218	11	2,685	60	24,446	—	2,776	01	1,826	83	1,596	66	91	37	50,640	53	293,323	85
Februar . . .	1857	259,930	75	14,145	24	2,316	35	10,140	98	26,602	57	4,127	60	23,650	75	3,601	35	1,684	03	1,374	27	—	—	61,040	57	320,971	32
	1858	240,692	28	11,785	51	2,488	35	4,002	18	18,276	04	3,201	55	22,101	95	2,744	57	2,615	93	1,968	10	48	46	50,956	60	291,648	88
März . . .	1857	264,745	29	20,598	70	2,121	98	3,852	91	26,673	59	5,528	20	26,158	80	3,302	56	6,287	47	2,079	54	—	—	70,030	16	334,775	45
	1858	243,625	68	20,888	54	3,070	35	4,317	19	28,276	08	4,668	40	25,102	25	4,087	62	1,978	79	1,708	25	64	73	65,886	12	309,511	80
April . . .	1857	259,806	60	32,762	73	2,699	34	4,519	08	39,981	15	7,187	70	26,220	60	2,475	66	4,095	44	1,802	39	—	—	81,762	94	341,569	54
	1858	242,245	99	36,227	01	2,252	02	4,789	47	43,268	50	6,926	70	24,082	50	2,772	15	2,119	32	1,583	57	19	31	80,772	05	323,018	04
Mai . . .	1857	260,275	51	45,007	78	3,292	82	5,512	11	53,812	71	7,705	05	27,010	95	2,503	88	4,011	63	917	96	—	—	95,962	18	356,237	69
	1858	235,573	03	35,331	35	1,091	35	3,849	44	40,272	14	5,414	85	24,770	85	2,815	98	1,652	91	1,695	07	664	60	77,286	40	312,859	43
Juni . . .	1857	251,725	47	47,320	75	3,501	88	4,415	—	55,237	63	7,217	80	25,421	95	3,241	48	2,702	74	2,106	88	—	—	95,928	48	347,653	95
	1858	244,804	89	27,237	54	2,526	70	2,685	97	32,450	21	5,098	10	24,532	90	3,805	07	3,378	37	977	36	36	54	70,278	55	315,083	43
Juli . . .	1857	266,918	09	104,561	29	5,696	03	4,612	41	114,869	73	11,328	11	27,205	70	2,503	29	3,224	90	1,579	67	—	—	160,711	40	427,629	49
	1858	271,003	34	43,694	63	2,743	40	4,681	41	51,119	44	6,700	55	26,726	40	2,358	77	2,592	33	1,808	39	57	—	91,362	88	362,366	22
August . . .	1857	268,606	82	104,735	74	17,594	53	8,120	55	130,450	82	12,470	15	27,817	95	2,507	51	3,313	15	1,561	85	—	—	178,121	43	446,728	25
	1858	268,914	63	62,205	96	2,431	35	1,999	82	66,637	13	8,452	30	26,784	65	2,358	77	2,547	81	1,348	29	67	08	108,196	03	377,110	66
September . . .	1857	265,725	01	79,359	42	16,460	45	9,467	12	105,286	99	10,336	15	27,726	55	4,425	68	3,587	36	2,382	31	—	—	153,745	24	419,470	25
	1858	261,471	79	42,554	20	2,937	35	3,323	15	48,814	70	6,733	—	25,592	—	3,679	90	2,660	16	1,495	11	72	62	89,047	49	350,519	28
Oktober . . .	1857	248,662	52	63,432	70	2,416	06	5,607	90	71,456	66	8,222	60	26,388	70	2,803	82	3,408	35	1,868	30	—	—	114,148	43	362,810	95
	1858	208,484	67	38,555	01	1,298	80	2,547	01	42,400	82	6,658	—	23,096	85	2,358	77	2,403	69	1,311	50	258	28	78,487	91	286,972	58
November . . .	1857	242,653	25	29,869	57	834	35	6,936	58	37,640	50	6,166	80	23,892	60	2,771	46	3,001	35	2,219	49	—	—	75,692	11	318,345	36
	1858	198,690	74	26,532	88	661	77	2,471	78	29,666	43	5,066	90	21,172	55	2,358	06	2,288	83	1,391	20	177	34	62,121	31	260,812	05
Dezember . . .	1857	236,738	95	18,651	70	673	96	8,025	26	27,350	92	3,750	70	24,808	35	4,094	06	1,749	28	2,856	40	—	—	64,609	71	301,348	66
	1858	217,553	78	17,574	29	613	—	9,506	49	27,693	78	3,684	20	21,798	45	3,686	48	2,470	16	2,256	98	189	70	61,770	75	279,324	53
Total	1857	3,084,581	40	575,736	30	59,730	73	75,189	65	710,656	68	87,668	88	312,524	—	36,706	49	39,245	02	23,320	64	—	—	1,210,121	71	4,294,703	11
	1858	2,875,744	08	371,982	—	24,772	79	49,338	59	446,093	38	65,290	15	290,198	35	35,802	15	28,535	13	19,140	48	1,747	03	886,806	67	3,762,550	75
Kostenverminderung		208,837	32	203,754	30	34,957	94	25,851	06	264,563	30	22,378	73	22,325	65	904	34	10,709	89	4,180	16	—	—	323,315	04	532,152	36

Bei dieser Rubrik ist eine irgend maßgebende Vorausbestimmung durch den Voranschlag nicht möglich, da die Hauptfaktoren derselben in ganz zufälligen Ausgaben bestehen. Die Ersatzeleistungen für Beschädigungen von Reisenden oder Verlust und Beschädigungen von Poststücken sind mit Fr. 16,360. 58 glücklicherweise weit unter den Fr. 29,099. 23 betragenden Ausgaben von 1857 geblieben, und zwar sind unter der Ausgabe für 1858 noch Fr. 6537 begriffen, welche zu gütlicher Erledigung theils bereits gerichtlich eingeklagte Entschädigungsforderungen, betreffend Postwagensstürze vom Jahr 1857 geleistet worden sind.

Ueber den unten verzeigten Nachlaß von Fr. 1000 haben wir den Aufschluß zu ertheilen, daß derselbe den beiden Amtsbürgern bewilligt wurde, nachdem sie an dem Fr. 7270. 42 betragenden Kassadefizit des dortigen gewesenen Postverwalters, der gerichtlich von Strafe freigesprochen worden, jedoch insolvent ist, ohne im Rechtswege welche Einwendungen zu erheben, auf Rechnung Fr. 6270. 42 einbezahlt haben.

Wir geben mit Nachstehendem eine Uebersicht der Hauptbestandtheile dieser Ausgabenerubrik:

	Bergütung für Verletzungen an Reisende und andere Personen . . .	Fr. 7,336. 30
	Bergütungen für Verluste und Beschädigungen von Fahrpoststücken und Passagiereffekten und verspätete Ueberlieferung ersterer, worunter Fr. 2533. 05 für die Jahre 1856 und 1857.	" 8,452. 58
	Beschädigung von Gegenständen dritter Personen, beschädigte Thiere zc. . .	" 571. 70
	Nachlaß bei den Bürgen des alt-Postverwalters Jean-neret in Chaur-de-Fonds	" 1,000. —
	Hülfeleistung bei Unfällen	" 87. —
	Finderlohnvergütungen	" 70. —
	Prozesskosten	" 1,207. 09
	Sicherheitswachen.	" 217. —
	Expertisen von Fuhrwerken	" 107. 10
	Münzverlust (bei Einführung der Münzreform in Oesterreich auf Salbzahlung zc.	" 109. 74
	Rechnungsberichtigungen	" 4,177. 32
	Druckkosten von Frankomarken, à 1. 25 pro mille	" 8,197. 48
	Verschiedenes	" 370. 71

Fr. 32,204. 02

Wo ein Dienstfehler oder ein Verschulden der Beamten und Bediensteten in Verlust- und Beschädigungsfällen erhoben worden war, haben wir den Fehlbaren zur Ersatzeleistung angehalten, deren Betrag in 126 Fällen Fr. 13,396. 98 erreicht hat.

II. Bauwesen.

A. Straßenbauten.

St. Bernhardsstraße.

Der in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnte Prozeß der f. sardinischen Regierung gegen die Unternehmer des Tunnels durch den Col de Menouve hat im Laufe dieses Jahres seine Erledigung gefunden, indem die sardinische Chambre royal des Comptes das unterm 31. August 1857 vom Conseil d'Intendance der Provinz Turin gegen die Unternehmer Sognu und Serra gesprochene Urtheil bestätigte und letztere in die Kosten und zum Schadenersatz verurtheilte.

Indem die sardinische Gesandtschaft dem Bundesrathe zuhanden der Stände Waadt und Wallis von diesem günstigen Ausgang des Prozesses Kenntniß gab, meldete sie zugleich, daß den Unternehmern ein Termin für die Wiederaufnahme der Arbeiten gestellt werde, und daß die sardinische Verwaltung für den Fall, daß die Unternehmer dieser Aufforderung nicht Folge leisten sollten, dafür sorgen werde, die Arbeiten auf Kosten der Unternehmer vollenden zu lassen.

Brünigstraße.

Die dem Kanton Unterwalden ob dem Wald nach Uebereinkunft obliegenden Arbeiten an der Brünigstraße sind im Laufe dieses Jahres so weit vorgerückt, daß nächsten Sommer die ganze Strecke von Bürglen bis zur Luzernergränze und, wenn Luzern, wie zu erwarten steht, auch seine Strecke mit der nöthigen Beförderung ausführen läßt, bis Luzern dem Verkehr übergeben werden kann.

Wir haben uns durch Anordnung von Expertisen von Zeit zu Zeit über den Stand der Arbeiten und die Art der Ausführung genaue Kenntniß verschafft, und auf Grundlage der eingegangenen Expertenberichte je weilen diejenigen Anordnungen getroffen, welche wir zur Erzielung eines vorschriftgemäßen soliden Baues für nothwendig erachteten.

Um in der Verwendung des für den Bau der Brünigstraße bewilligten Bundesbeitrages mit dem Vorrücken der Arbeiten gleichen Schritt zu halten, vertheilten wir den Gesamtbeitrag auf die einzelnen Sektionen nach Maßgabe des Kostenvoranschlages, wie folgt:

1) Sektion Brünig (Bernergrenze bis

	Kosten- Voranschlag.	Beitrag.
Luzern	Fr. 170,000	Fr. 120,000
2) Sektion Kaiserstuhl (Bürglen-Biswyl)	" 100,000	" 65,000
3) Sektion Gstaad-Luzerner-Gränze .	" 296,000	" 205,000
	Fr. 566,000	Fr. 390,000

Eine gleiche Repartition wurde auch für die einzelnen Bauhoose aufgestellt.

Die nach obigem Verhältniß aus der Bundeskasse geleisteten Abschlagszahlungen betragen pro 1858 Fr. 130,000; es bleiben somit (die im Jahre 1857 verabsfolgten Fr. 50,000 eingerechnet) noch Fr. 210,000 disponibel.

Nachdem die Regierung von Luzern den Plan der Straßenstrecke Luzern-Unterwaldner-Gränze eingesandt hatte, beschwerten sich der Stadtrath von Luzern und die Regierung von Obwalden darüber, daß nach dem vorgelegten Plane die Straße von Luzern gegen Hergiswyl, statt in gerader Linie, mit bedeutender Krümmung durch das Dorf Horw geführt werden wolle.

Da wir mit den in diesen Beschwerden entwickelten Ansichten einverstanden waren, so suchten wir eine Abänderung des projektirten Tracé zu erzielen. Wir wandten uns deshalb an die Regierung von Luzern, welche nicht ermangelte, die Angelegenheit nochmals dem Großen Rathe vorzulegen. Dieser fand sich indessen nicht veranlaßt, auf seinen frühern Beschluß zurückzukommen, und da fragliche Richtung dem Stände Luzern, laut Konferenzprotokoll vom 8/9. Dezember 1856 freigestellt worden war, so blieb uns nur übrig, dem Plane die Genehmigung zu ertheilen, welche dann auch mit einem kleinen Vorbehalte in Betreff der Vereinigung der Luzerner- mit der Unterwaldnerstrecke erfolgte.

Von Bern sind die definitiven Plane noch immer ausstehend. Wir haben indessen mit Rücksicht auf das rasche Vorrücken der Arbeiten auf Unterwaldnergebiet und unter Hinweisung auf die nahe bevorstehende Inangriffnahme der Strecke Lungern-Bernergränze die Regierung von Bern ersucht, ebenfalls Hand an's Werk legen zu wollen, damit die Vollendung der eigentlichen Brünigstraßen zu gleicher Zeit auf beiden Seiten erfolgen könne.

Oberaufsicht der Straßen.

In Bezug auf den Zustand der Poststraßen sind uns im Laufe dieses Jahres keine Reklamationen von Bedeutung zugekommen. Ueber eine Beschwerde, betreffend die Straße an der Schindellegi, hat die Regierung des Kantons Schwyz beruhigende Zusicherungen ertheilt. Ein schon seit längerer Zeit anhängiger Konflikt zwischen den Regierungen von Appenzell A. Rh. und St. Gallen, betreffend ein Stück Straße zwischen St. Gallen und Teufen wird, wie wir hoffen, bald seine Erledigung durch gesetzliche Verfügungen dieses letztern Kantons finden.

B. Gewässerkorrekturen.

Linthverwaltung.

Zwischen der Linthverwaltung und dem Verwaltungsrathe der Vereinigten Schweizerbahnen wurde unterm 6. Februar ein Vertrag über die Erstellung einer Eisenbahnbrücke bei Weesen abgeschlossen, laut welchem die Linthbehörde die zur Erhaltung des bisherigen Abflußprofils nothwendig

werbenden Baggerarbeiten übernimmt, wogegen die Eisenbahnverwaltung an die Linthkasse eine Aversalsumme von Fr. 50,000 bezahlt. Diese Summe wird zwar durch die auszuführenden Arbeiten beinahe ganz in Anspruch genommen werden; indessen sind in dem Vertrage alle Interessen des Linthunternehmens in vollem Maße gewahrt worden.

Der Regierung von Glarus wurden zirka 31,824 Q.-Ruthen Dotations- und Strandboden (im Immobilieninventar auf beiläufig Fr. 26,600 veranschlagt) um die Summe von Fr. 60,000 käuflich abgetreten. Dieser Verkauf ist für die Linthverwaltung vortheilhaft, indem der Zins der Kaufsumme zu 4 % laut angestellter Berechnung den bisherigen Ertrag etwa um Fr. 1000 übersteigt.

Laut der Jahresrechnung von 1858 betragen die Einnahmen der Linthverwaltung	Fr. 81,674. 09
die Ausgaben	„ 29,344. 12
somit ergibt sich ein Vorschlag von	Fr. 52,329. 97

Es ist wol zu bemerken, daß in diesem Vorschlage die von der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen einbezahlten Fr. 50,000 inbegriffen sind, welche, wie schon erwähnt, zum größten Theil für die übernommene Ausbaggerung des Linthbettes verwendet werden müssen.

Das Vermögen des Linthunternehmens betrug auf 31. Dezember 1858	Fr. 344,146. 14
es ergibt sich daher gegenüber dem vorjährigen Vermögensstatus von	„ 258,767. 90
eine Vermehrung von	Fr. 83,378. 24

Diese Vermehrung rührt von dem Mehrerlös des verkauften Dotations- und Strandbodens über den Schätzungswert zirka Fr. 33,400 und der Zahlung der Union-suisse von „ 50,000 her.

Der Vermögensbestand auf 31. Dezember 1858 wird folgendermaßen ausgewiesen:

Mobilieninventar	Fr. 5,958. 06
Immobilieninventar	„ 126,081. 16
Angelegte Kapitalien	„ 197,405. 51
Ausstehende Guthaben	„ 7,626. 53
Baarschaft	„ 7,074. 88
	<hr/>
	Fr. 344,146. 14

Da auch im verflossenen Jahre keine ungewöhnlichen Verheerungen am Linthwerke eingetreten sind, so beschränkten sich die ausgeführten Arbeiten auf die gewöhnlichen Wuhreparaturen, Ergänzungen alter Steinhuhre, Baggerungen für die Schifffahrt, Sicherungsarbeiten u. dergl. Laut dem uns von dem Ingenieur der Linthkommission vorgelegten Generaktopport betragen die Kosten dieser Arbeiten:

für den Escherkanal	Fr. 9,400
" " Linthkanal	" 10,300
Hiezu kommen die allgemeinen Auslagen für Linthaufsicht, Planimetrie, Pegelbeobachtungen, Schiff und Geschirr mit	" 4,782
zusammen	Fr. 24,482

Im Mai 1858 wandten sich die vereinigten Linthgenossamen an den Bundesrath mit dem Gesuche, derselbe möchte bei der h. Bundesversammlung dahin wirken, daß das Nationalwerk der Linthunternehmung bis zum Ausfluß der Linth in den obern Zürichsee sofort zur Vollendung gebracht, hiefür ein angemessener Beitrag von Bundes wegen bewilligt, die nöthigen Anordnungen für Fällung des Zürichsee's getroffen und endlich das ganze Linthunternehmen unter die unmittelbare Leitung des Bundesrathes gestellt werde.

Der Bundesrath überwies die Eingabe vor deren Behandlung den betheiligten Kantonsregierungen, so wie der Linthpolizeikommission zur Vernehmung. Da die dießfälligen Antworten nicht rechtzeitig erfolgten (ja zum Theil jetzt noch ausstehen), so konnte dem wiederholten dringenden Gesuche der Linthgenossamen, diese Angelegenheit beförderlichst der Bundesversammlung vorzulegen, bis jetzt nicht entsprochen werden. Wir werden indessen nicht ermangeln, die Angelegenheit, so viel an uns liegt, möglichst zu beschleunigen.

Rheinkorrektion.

Der Geschäftsbericht vom letzten Jahre enthält den nähern Inhalt des zwischen den Bodensee-Uferstaaten vereinbarten Vertrages über Fällung des Bodensee's durch Beseitigung der Stauwerke in Konstanz. Im Jahr 1858 ist dieser Vertrag allseitig ratifizirt worden und in Kraft getreten. *)

Der dießfällige Beitrag des Bundes, laut Vertrag in fl. 2400 bestehend, ist mit Fr. 5142. 86 verausgabt worden. Der daherige Kredit von Fr. 5040, welchen die Bundesversammlung unterm 23. Dezember 1857 bewilligt hatte, beruhte auf einer unrichtigen Reduktion des Guldenfußes in Schweizerwährung, und es mußte daher die Budgetüberschreitung von Fr. 102. 86 erfolgen.

Ueber die Frage der Rheinkorrektion konnte endlich eine Konferenz erzielt werden, welche zwischen schweizerischen und österreichischen Abgeordneten vom 11. bis 13. Oktober 1858 zu Innsbruck stattfand. Das Ergebniß derselben brachte übrigens die Angelegenheit um keinen großen Schritt vorwärts, indem die österreichischen Abgeordneten vorerst nur ermächtigt waren, die Projekte zu besprechen, und später nur weitergehende Vollmachten in Bezug auf das Niederried-Projekt, nicht aber für den Durchstich bei Fusach erhielten.

*) Siehe aml. Sammlung, Band VI, Seite 25.

Hinsichtlich des letztern bilden die im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten Einsprachen der untern vorarlbergischen Gemeinden, welche dadurch eine Beeinträchtigung des Abflusses der Binnengewässer befürchten, immer noch einen Hauptanstand. Neben diesen technischen Bedenken tritt die finanzielle Frage so ziemlich in den Hintergrund; schwieriger hingegen scheinen die Militär- und Zollverhältnisse zu lösen zu sein.

Die Konferenz löste sich übrigens mit der allseitigen Verständigung auf, die Angelegenheit so beförderlich als möglich wieder aufzunehmen und in einer neuen Konferenz zu behandeln, zu welcher die Abordnungen mit ausreichenden Vollmachten und Instruktionen zu versehen seien, um ein vollständiges Vertragsprojekt unter Vorbehalt höherer Ratifikation abschließen zu können.

Die Zwischenzeit ist nun vom Bundesrathe benutzt worden, um die Grundlosigkeit der Befürchtungen, welche, wie oben bemerkt, gegen den Durchsich bei Fufach gehegt werden, durch ein ausführliches Memorial beleuchten zu lassen. Seither ist dieses nach Wien abgegangen und der Antrag auf Abhaltung einer neuen Konferenz gestellt worden.

Juragewässerkorrektion.

In dieser wichtigen Angelegenheit ist leider wieder ein Stillstand eingetreten, vornehmlich veranlaßt durch die neuerdings auftauchenden Meinungsverschiedenheiten über die Frage, ob der Partial- oder der Gesamtkorrektion der Vorzug zu geben sei. Sodann sind uns von verschiedenen Seiten Petitionen eingegangen, welche darauf dringen, daß das sogenannte Theilungsprojekt der Herren Rode und Wehren näher untersucht werde.

Wenn es uns unter diesen Umständen nicht möglich war, die Lösung dieser Angelegenheit in der Hauptsache zu fördern, so haben wir indessen die eingetretene Pause doch nicht unbenutzt verstreichen lassen.

In den Jahren 1841 und 1842 war auf dem Gebiete der Juragewässerkorrektion ein vollständiges Pegelsystem aufgestellt und ein Beobachtungsdienst organisiert, welcher sehr nützliche Erhebungen zu Tage förderte. Die Pegel waren entweder an Brückenpfeilern oder an eigens dafür aufgestellten Pfählen angebracht, in deren Nähe nach einem speziell für diesen Zweck ausgeführten Nivellement Marksteine aufgestellt waren, welche die Fixpunkte des Systemes bildeten.

Diese ganze Einrichtung war nach und nach so in Verfall gerathen, daß es nicht mehr möglich gewesen wäre, dieselbe für die Wiedereinführung der Beobachtungen zu benutzen.

Da aber solche Erhebungen offenbar sowohl für die Feststellung der Projekte, als auch für die Ausführung der Korrektionsbauten selbst sehr dienliche Hilfsmittel an die Hand geben werden, so hielten wir es im Interesse der Sache, das Pegelsystem wieder herstellen zu lassen. Wir wandten uns dießfalls an die betreffenden Kantone, welche über die Wiedereinführung der Pegelbeobachtungen mit uns völlig einverstanden waren und

sich auf unser Ansuchen sogleich bereit erklärten, die erforderlichen Pfähle und Marksteine unentgeltlich zu liefern.

Die Ausführung besorgte Herr Ingenieur Leemann in Aarau. Im August des abgelaufenen Jahres war die Arbeit vollendet und der Dienst der Beobachter so weit organisiert, daß vom 1. September an auf den errichteten 23 Pegelstationen mit den Wasserstandserhebungen begonnen werden konnte.

Für das Nivellement und die Bestimmung der Fixpunkte wurde das frühere, unter der Leitung des Herrn Oberst La Nicca mit besonderer Rücksicht auf dessen Korrektionsplan ausgeführte Netz beibehalten, weil uns dasselbe dem vorliegenden Zwecke in jeder Beziehung am besten zu entsprechen schien. Die Kosten der Wiederherstellung des Pegelsystems im Betrage von

Fr. 8,525. 15	
so wie die Befoldungen der Pegelbeobachter (für jede Station durchschnittlich Fr. 40 per Jahr) mit	„ 397. 77

zusammen Fr. 8,922. 92

wurden aus dem vom Jahre 1857 auf 1858 übertragenen Kredit für Vorarbeiten von Fr. 35,197. 67 bestritten. Den Rest dieses Kredites im Betrage von Fr. 26,274. 75 werden wir auf das Budget des laufenden Jahres nehmen.

Sceabfluß in Luzern.

Wie bereits im Geschäftsberichte pro 1857 erwähnt ist, wurden in Folge einer stattgehabten Expertise Schritte zu einer Verständigung über die Regulirung des Neufabflusses mittels eines in Luzern zu erstellenden Schwellenwehres eingeleitet.

Um für die bezüglichlichen Unterhandlungen eine bestimmte Grundlage zu erhalten, wurde eine neue Expertenkommission aufgestellt, welche die nöthigen Pläne und Kostenberechnungen nebst Gutachten über die Wahl des Konstruktionsystems ausarbeitete.

Nachdem die Kommission, bestehend aus den Herren Oberst Müller von Altdorf, Zeughausinspektor Göldlin in Luzern und Oberingenieur Pressel in Basel unterm 18. September ihren Bericht erstattet hatte, veranstaltete der Bundesrath auf den 9. Oktober eine Zusammenkunft sämtlicher Interessenten, und übertrug die Leitung der Verhandlungen einem aus seiner Mitte bezeichneten Abgeordneten, welchem Vollmacht erteilt wurde, für den Fall, daß sich eine dem Zweck entsprechende Verständigung erzielen lasse, in Anwendung des Art. 21 der Bundesverfassung eine Betheiligung des Bundes bis auf einen Viertel der Kosten in Aussicht zu stellen.

Bei den Verhandlungen der Konferenz erhielt von den drei in Frage liegenden Projekten, nämlich Balkenwehr, reines Nadelwehr und Nadelwehr mit Floßdurchlaß, das zweite die Genehmigung.

Es wurde hierauf über die Erstellung eines solchen Werkes und die Repartition der Kosten ein Vertrag abgeschlossen, welcher im Laufe des

Monates November von den beteiligten Kantonsregierungen und dem Direktorium der Centralbahn und im verfloffenen Monate Januar dann auch von der h. Bundesversammlung ratifizirt wurde. *)

Laut diesem Vertrage bezahlen an die Kosten des auf Fr. 97,000 veranschlagten Werkes :

der Bund	Fr. 24,250
die Centralbahngesellschaft	„ 33,000
die Kantone Luzern, Uri, Schwyz und Unterwalden, ob und nid dem Wald, zusammen	„ 39,750

Hinsichtlich der nähern Bestimmungen über die Ausführung und den Unterhalt des Werkes verweisen wir auf den Vertrag selbst.

Untersuchung, betreffend die Verheerungen der Wildbäche und den Schutz der Hochgebirgswaldungen.

Bei Anlaß der Prüfung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1856 stellte die Bundesversammlung im Juli 1857 folgendes Postulat auf :

„Der Bundesrath ist eingeladen, durch sach- und landeskundige „Fachmänner die Frage in allen Richtungen untersuchen zu lassen, ob „und durch welche Mittel und an welchen Orten im Hochgebirge den „Wasserverheerungen vorgebeugt und in ihrem Ursprunge begegnet „werden könne, insbesondere, welche Art von Verbauungen (Klusen) „anzuwenden seien.“

Mit Rücksicht auf wiederholte frühere Eingaben des schweizerischen Forstvereins und im Hinblick auf die Bedingungen, welche seiner Zeit an die Verwendung der eidgenössischen Liebesgaben für die Wasserbeschädigten von 1834 und 1839 (Uri, Graubünden, Tessin und Wallis) geknüpft worden waren, hielt es der Bundesrath für zweckmäßig und unerlässlich, die Untersuchung auch auf die mit den Wasserverheerungen im engen Zusammenhang stehende Frage, betreffend den Schutz der Hochgebirgswaldungen, auszudehnen.

Als Experten wurden bezeichnet: Herr Oberingenieur Hartmann, in St. Gallen, und die Herren Landolt, Culmann und Escher von der Linth, Professoren am eidgenössischem Polytechnikum.

Die sämtlichen beteiligten Kantonsregierungen wurden von der angeordneten Expertise in Kenntniß gesetzt und ersucht, den Herren Experten die nöthige Unterstützung angebeihen zu lassen. Mit Ausnahme von Waadt, welches in dieser Anordnung einen Eingriff in seine Souveränitätsrechte erblickte, wurde die Sache von den Kantonen im Allgemeinen sehr günstig aufgenommen.

*) Siehe aml. Sammlung, Band VI, Seite 142—147.

Die Kommission hat im Laufe des Berichtjahres die Kantone St. Gallen, Appenzell, Graubünden und einen Theil von Tessin bereist und uns über den Fortgang der Untersuchung von Zeit zu Zeit Bericht erstattet.

Die Untersuchung wird auch in diesem Jahre thätig fortgesetzt; sobald dieselbe beendigt ist und die Kommission ihren Bericht vollständig erstattet hat, werden wir nicht ermangeln, einläßliche Mittheilungen über die Resultate dieser Expertise folgen zu lassen.

C. Hochbauten.

Bundesrathhaus.

Im Jahr 1858 sind nun auch die Rathsäle im Bundesrathhaus vollendet worden, so daß dieselben für die ordentliche Sitzung vom Juli benutzt werden könnten.

Der Bau kann somit sowol in seinem Innern als in seinen äußern Theilen als vollendet betrachtet werden. Der Stadt Bern ist vom Bundesrathe, in Folge der Schlußnahme der Bundesversammlung vom 15. Jänner 1859, durch eine Urkunde *) die verdiente Anerkennung für die ausgezeichnete Art und Weise ausgesprochen worden, mit welcher sie die in Betreff der Erbauung des Bundesrathhauses übernommenen Verpflichtungen erfüllt hat.

Für Einrichtungen im Bundesrathhause sind folgende Kredite bewilligt worden:

am 23. Dezember 1857 für innere Ausstattung und verschiedene Einrichtungen Fr. 34,000. —

Dieser Ansatz ist mit einer geringen Ueberschreitung von " 30. 54 vollständig verwendet worden.

An die Bestuhlung der Rathsäle wurden " 16,087. 88 beigetragen, indem der Bundesrath von der Ermächtigung Gebrauch machte, welche durch Beschluß vom 23. Dezember 1857 Nr. 2 mit dem Auftrage eingeräumt wurde, darauf hinzuwirken, daß die Mitglieder der beiden Rätthe in den neuen Sitzungssälen möglichst bequeme Schreibpulte erhalten, wofür zugleich der erforderliche Kredit eröffnet wurde.

Ein fernerer Kredit wurde dem Bundesrathe im Betrage von Fr. 22,000 unterm 31. Juli 1858 vom Nationalrathe und unterm 21. Jänner 1859 vom Ständerathe für die von beiden Rätthen verlangten Einrichtungen in den Rathsälen bewilliget. Diese Einrichtungen zielen namentlich auf Gewinnung größern Raumes und Verbesserung der Akustik im Ständerathssaal und auf Vorkehrungen gegen die Wirkungen des allzugroßen Fensterlichtes in beiden Sälen. Da, wie bereits bemerkt, der Nationalrath den Kredit schon im Jahr 1858 bewilligt hatte und die Verbesserungen von den Rätthen selbst verlangt wurden, so nahm der Bundesrath keinen Anstand,

*) S. Bundesblatt v. J. 1859, Band I, Seite 100.

die dringendsten Einrichtungen sofort erstellen zu lassen, und im Jahr 1858 ist auch bereits der Betrag von Fr. 3,830. 39 verwendet worden, so daß im Jahr 1859 nur der Rest von Fr. 18,169. 61 zur Verwendung kommt.

Für Vollziehung der Schlußnahme der Bundesversammlung vom 3. August 1857, betreffend die weitere Ausschmückung des Bundesrathshauses, sind die nöthigen Einleitungen getroffen worden.

D. Eisenbahnen.

a. Gesetzgebung.

Anschlußverhältnisse der Eisenbahnen.

Im Dezember 1857 erhob die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen Beschwerde gegen die Verwaltung der Nordostbahn, betreffend die Anschlußverhältnisse zwischen den beiden Bahnunternehmungen bei Winterthur und Wallisellen.

Erstere Verwaltung beklagte sich nämlich darüber, daß die Nordostbahn in Beziehung auf den Güterverkehr die Umladung der Güter von den Wägen der einen Bahn auf diejenigen der andern verlange und dafür nicht nur eine Umladengebühr von 5 Rp. per Zentner fordere, sondern auch die Weiterspedition der Güter zum Nachtheile der Vereinigten Schweizerbahnen verzögere; ferner weigere sich die Nordostbahn, direkte Personen- und Gepäckscheine nach allen Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen auszustellen. Die Eingabe schließt mit dem Gesuche, der Bundesrath möchte in geeignet scheinender Weise dahin wirken, daß die Nordostbahn angehalten werde:

- 1) unbedingt einen durchgehenden Güterverkehr zwischen allen Punkten der beiden Bahnen zu gestatten;
- 2) zur Einführung direkter Personen- und Gepäckscheine zwischen den beidseitigen Stationen Hand zu bieten.

Die Nordostbahngesellschaft, welcher diese Eingabe zur Vernehmlassung mitgetheilt wurde, stellte den obigen Begehren die Behauptung entgegen, daß sie „unbedingt berechtigt sei, von sich aus darüber zu entscheiden, ob „sie mit andern Bahnen einen direkten Waaren- und Güterverkehr einrichten oder diese Einrichtung unterlassen wolle.“

Ein ähnlicher Konflikt erhob sich fast gleichzeitig zwischen der Westbahnverwaltung und der Dronbahngesellschaft, welche die Konzession für die Strecke Genf-Versoir an sich gebracht, über den Anschluß bei Versoir und die Exploitation der Enclave Celigny.

Der Bundesrath hatte vor Allem zu untersuchen, ob der Art. 13 des Eisenbahngesetzes, welcher zum Schutz eines freien Betriebsanschlusses in beiden Fällen angerufen worden war, so zu verstehen sei, daß die Eisenbahnunternehmungen nicht bloß zu einem baulichen, sondern auch zu einem Betriebsanschluß in schicklicher Weise verpflichtet seien, in welchem Falle dem Bundesrathe ohne weiteres die Kompetenz zur Erledigung

der vorliegenden Konflikte zufäme. Der Bundesrath fand eine so weit gehende Auslegung jenes Gesezartikels unzulässig, und beschloß daher mit Rücksicht auf die bei dieser Frage betheiligten wichtigen Verkehrsinteressen, der Bundesversammlung, in Ergänzung der unzureichend erscheinenden Bestimmungen, den Erlaß eines Gesezes zu beantragen, durch welches die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet würden, „sich wechselseitig den Betriebsanschluß zu gestatten in der Weise, daß, so weit solches im Interesse eines zusammenhängenden Betriebes nothwendig erscheint, durchgehende Wägen für den Güterverkehr und direkte Personen-, Gepäc- und Waarenspeditionscheine nach allen Stationen des schweizerischen Bahnnetzes zugelassen werden, wobei es für den Fall, daß sich die Bahnunternehmungen über die zur Durchführung dieses Grundsazes nothwendigen nähern Bestimmungen nicht verständigen könnten, dem Bundesrathe vorbehalten bliebe, darüber zu entscheiden.

Die Bundesversammlung beschloß, auf diesen Antrag nicht einzutreten, weil der zitierte Art. 13, in Verbindung mit den Artikeln 8, 12 und 18 des Bundesgesezes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 28. Juli 1852, allen gerechten Anforderungen entspreche und dem Bundesrathe die nöthige Kompetenz einräume, um Anstände, wie solche sich erhoben haben, im Interesse des allgemeinen Verkehrs, des öffentlichen Dienstes, so wie des zweckmäßigsten Bahnbetriebes zu erledigen.

Gestützt auf diesen Entscheid faßte der Bundesrath unterm 11. August 1858 einen Beschluß, durch welchen die den Eisenbahngesellschaften im Bezug auf die Betriebsanschlußverhältnisse obliegenden Verpflichtungen im Sinne der Artikel 8, 13 und 18 des erwähnten Bundesgesezes vom 28. Juli 1852 grundsätzlich näher festgestellt wurden (offizielle Sammlung, Bd. VI, Seite 74). Fraglicher Beschluß ist sämmtlichen schweizerischen Eisenbahngesellschaften zur Nachachtung mitgetheilt worden, und neue Anstände haben sich seitdem nicht erhoben.

b. Konzessionen und Konflikte.

1. Neue Konzessionen wurden im Jahr 1858 genehmigt:
 - im Kanton Bern
 - für die Eisenbahn von Biel nach Nidau;
 - „ „ „ Bern-Biel-Neuenstadt;
 - im Kanton Basel-Stadt
 - für die Verbindungsbahn zwischen der schweizerischen „Central- und französischen Ostbahn.
2. Konzessionsabänderungen wurden genehmigt:
 - im Kanton Bern
 - für die Eisenbahn Kröschenbrunnern-Bern, in Bezug auf Fristverlängerung;
 - im Kanton Luzern
 - für die Eisenbahn Kröschenbrunnern-Luzern, Fristverlängerung;

im Kanton Aargau
für die Eisenbahn über Brugg oder Koblenz nach Kaiseraugst;
im Kanton Basel-Landschaft
für die Eisenbahn Muttenz-Augsst;
im Kanton Waadt
für die Eisenbahn Jougne-Massonger.

3. Westbahnkonflikt.

Obchon der Westbahnkonflikt in der Hauptsache als beigelegt betrachtet werden kann, so zeigten sich doch auch in diesem Jahre noch einige Differenzen zwischen der Regierung von Waadt und der Drongesellschaft.

Mit Schreiben vom 26. Januar 1858 erklärte der Staatsrath von Waadt, daß er sich dem von der Bundesversammlung unterm 19. Christmonat 1857 betreffend den Kompetenzkonflikt gefaßten Beschlusse unterziehen und in Folge dessen künftig mit der Gesellschaft der Eisenbahn Freiburg-Lausanne ganz auf dem gleichen Fuße verkehren werde, wie mit andern Gesellschaften, welche Konzessionen für Eisenbahnen auf waadtländischem Gebiete besitzen. An diese Zusicherung knüpfte die Regierung aber zugleich das Begehren, daß der Art. 54 der Detailkonzession in dem Sinne modificirt werden möchte, daß Anstände zwischen der Regierung und der Gesellschaft statt durch den Bundesrath durch Schiedsrichter entschieden werden sollen.

Der Bundesrath, von der Ansicht ausgehend, daß über die Aufhebung des fraglichen Konzessionsartikels zuerst eine Verständigung zwischen beiden Parteien stattzufinden habe, bevor die Angelegenheit vor die Bundesversammlung gebracht werden könne, mußte sich darauf beschränken, der Drongesellschaft von dem Begehren der Regierung von Waadt Mittheilung zu machen.

Da die Gesellschaft mit ihrer Antwort auf diese Mittheilung so lange zögerte, daß angenommen werden mußte, daß sie die Zustimmung zur Beseitigung des fraglichen Artikels nicht geben wolle, so stellten wir, unter Festhaltung der frühern Ansicht, daß ohne Zustimmung des Konzessionärs die Konzession nicht abgeändert werden könne, bei der Bundesversammlung mit Botschaft vom 5. Juli den Antrag, es sei auf das Gesuch von Waadt nicht einzutreten.

Während die Behandlung dieses Gegenstandes von den Rätthen auf die nächste Session verschoben worden war, langte im Dezember des abgelaufenen Jahres von Seite des Comité der Dronbahngesellschaft die Erklärung ein, daß es der Generalversammlung der Aktionäre vorgeschlagen habe, auf die Bestimmung des Art. 54 des Pflichtenheftes zu verzichten und sich lediglich an den Art. 53 zu halten.

In Folge dessen erklärte die Bundesversammlung durch Beschluß vom 17. Januar l. J., das Gesuch der Regierung von Waadt sei für einmal als erledigt zu betrachten.

4. Ausweise.

Im Laufe des Berichtjahres sind folgende Ausweise über gehörige Fortführung der Unternehmungen und den Arbeitsbeginn genehmigt worden:

für die Linien Bern-Thun
 Bern-Thörishaus;
 (Luzern-Honau
 und Honau-, Zürcher- und Schwyzer-Gränze.

c. Expropriationen.

1. Schätzungskommissionen.

Für die Ostwestbahnlinie Honau-Luzern wurde eine Schätzungskommission bestellt. Nebstdem fanden auch verschiedene Ergänzungen statt.

2. Verfügungen.

Wichtigere Verfügungen oder neue prinzipielle Entschelde in Expropriationsfachen sind im Laufe des Berichtjahres keine vorgekommen.

Von den behandelten zahlreichen Expropriationsstreitigkeiten verdient einzig der sog. Homburger-Quellenstreit besonders erwähnt zu werden. Dieser Streit betraf die auf dem Gebiete des Kantons Basel-Landschaft gelegenen Hauptquellen des Homburgerbaches, welche in Folge des Durchbruches des Hauensteintunnels abgeschnitten worden waren. Die schweizerische Zentralbahngesellschaft glaubte in Bezug auf diese Quellen das Recht der Expropriation in Anspruch nehmen zu können, während die Regierung von Basel-Landschaft die Abtretungspflicht bestritt und verlangte, daß die Gesellschaft angehalten werde, fragliches Wasser wieder dem Homburgerbache zuzuleiten. Da die Angelegenheit in Folge der durch dieselbe unter der beteiligten Bevölkerung des Homburgerthales hervorgerufenen Aufregung einen etwas bedenklichen Charakter angenommen hatte und eine schnelle Lösung des entstandenen Konfliktes sehr dringend erschien, so glaubte der Bundesrath, im Interesse der beiden Parteien und namentlich auch mit Rücksicht auf die beförderliche Eröffnung des Hauensteintunnels, statt des gewöhnlichen, mit Expertisen und andern verzögernden Verhandlungen verbundenen Verfahrens einen Vergleichsversuch einleiten zu sollen, womit sich beide Parteien einverstanden erklärten. Die dießfälligen Verhandlungen fanden unter Vermittlung des Post- und Baudepartements statt und führten zu einem Vergleich, durch welchen die Zentralbahngesellschaft ihr gestelltes Expropriationsbegehren zurückzog und sich in der Hauptsache verpflichtete, die durch den Bau des Hauensteintunnels abgeleiteten Zuflüsse des Homburgerbaches, so weit es technisch möglich ist, wieder zurückzuleiten.

Durch diesen Vergleich, welcher von beiden Parteien definitiv genehmigt wurde, war dieser Anstand, so weit er die Kompetenz des Bundesrathes betraf, erlediget.

d. Distanzeintheilung.

Die Eintheilung der Schweizerischen Eisenbahnen in Stunden und Sechszehntelstunden, vom Zentralpunkte Olten aus, hat im verfloffenen Jahre wesentliche Fortschritte gemacht.

e. Technisches.

Spurweite der Schweizerischen Eisenbahnen.

Unterm 18. September abhin machte die Regierung des Kantons Wallis dem Bundesrathe die Anzeige, daß die Gesellschaft der ligne d'Italie im Begriffe sei, für die Erstellung der Bahn ein Material zu verwenden, welches den Bestimmungen über die technische Einheit der Schweizerischen Eisenbahnen nicht entspreche.

Die Gesellschaft der ligne d'Italie bestätigte, daß sie allerdings die Bahn nach der französischen 1 m. 45 betragenden Spurweite anzulegen beabsichtige, während die eidgenössische (gleich derjenigen der deutschen Eisenbahnen) 1 m. 4352 beträgt; sie stütze sich hiebei auf Art. 9 ihrer Konzession, dahin lautend: „Alle Arbeiten müssen so dauerhaft ausgeführt sein als erforderlich ist, um ein solches Material zu erhalten, wie man sich dessen auf den französischen Eisenbahnen für ähnliche Betriebsbedürfnisse bedient.“

Im Fernern führte sie an, daß auch die Strecke von der französisch-genferischen Gränze bis zur waadtländischen Gränze nicht nach der eidgenössischen Spurweite erstellt sei.

Der Bundesrath glaubte, im Hinblick auf die Verordnung über die technische Einheit der Schweizerischen Eisenbahnen vom 9. August 1854, auf die Vorstellungen der genannten Eisenbahngesellschaft keine Rücksicht nehmen zu können und unter sagte ihr, die Geleise anders als nach eidgenössischer Vorschrift legen zu lassen.

Hierauf wandte sich die Gesellschaft nochmals an den Bundesrath, mit dem dringenden Gesuche, daß derselbe auf den bezüglichen Beschluß zurückkommen und ihr die Legung der Geleise nach der französischen Spurweite gestatten möchte. In dieser neuen Eingabe hob die Gesellschaft namentlich hervor, daß sie sich, gestützt auf die schon erwähnte Konzessionsbestimmung, vollkommen berechtigt geglaubt habe, die Bahn in Bezug auf die Spurweite nach dem französischen System zu erstellen. Sie habe sich dießfälliger Anstände um so weniger versehen können, als auch anderwärts die Anschlüsse verschiedener Geleisesysteme schon seit längerer Zeit im Betrieb stehen, und zwar ohne allen Nachtheil für die Regelmäßigkeit und die Sicherheit des Betriebes.

Die Gesellschaft habe bereits ihr sämmtliches Material, wie namentlich Maschinen und Waggons nach französischer Dimension anfertigen lassen. Sie würde daher, wenn sie gezwungen werden sollte, dieselben umändern zu lassen, sowol in Bezug auf die sehr bedeutenden Kosten einer solchen Umänderung als auch hinsichtlich der daraus entstehenden Verzögerung der Bahneröffnung in empfindlichen Nachtheil gerathen.

Der Bundesrath hielt es für angemessen, durch Eisenbahntechniker untersuchen und begutachten zu lassen, ob die Zirkulation der Lokomotiven und Waggons schweizerischen und französischen Systems auf beiden in Frage stehenden Spurweiten ohne wesentliche Uebelstände oder Gefahr zulässig erscheine, und ob auf den übrigen schweizerischen Bahnen die vorgeschriebene Spurweite eingehalten sei.

Rücksichtlich des ersten Punktes lautete das Gutachten der befragten einheimischen und ausländischen Techniker dahin, daß die Befahrung beider Geleise mit schweizerischen oder französischen Lokomotiven und Waggons in der That keine ernstlichen Besorgnisse einflößen können, indem in der bisherigen Praxis sich wirklich eigenliche Uebelstände oder Betriebschwierigkeiten, welche der Verschiedenheit der Spurweiten zugeschrieben werden könnten, nicht gezeigt haben.

Die auf sämmtlichen schweizerischen Bahnen vorgenommenen Messungen haben herausgestellt, daß zwar auf mehreren Linien Abweichungen von der eidg. Spurweite vorkommen, daß aber diese Abweichungen zum großen Theil auch auf solchen Linien anzutreffen sind, welche erwiesenermaßen genau nach Vorschrift angelegt wurden und bei welchen somit die eingetretenen Erweiterungen oder Verengerungen der Geleise den Einwirkungen des Betriebes zugeschrieben werden müssen. — Bei dieser Sachlage fand sich der Bundesrath nicht veranlaßt, auf den früher gefaßten Beschluß zurückzukommen. Die Gültigkeit der bestehenden Vorschriften über die technische Einheit bleibt unbedingt gewahrt und hinsichtlich der zum Vorschein gekommenen, in der Praxis sozusagen unvermeidlichen Abweichungen, welche dem Betriebe nicht nachtheilig, sondern in gewissen Fällen, wie z. B. beim Uebergang von einer Spurweite auf die andere, sogar günstig sind, behält der Bundesrath jederzeit freie Hand, die nöthigen Maßnahmen zu treffen, sobald sich hierzu im geringsten begründeter Anlaß bieten sollte.

f. Fortführung der badischen Eisenbahn durch den Kanton Schaffhausen.

Nachdem die im Anfang des Jahres 1857 über die Fortführung der badischen Eisenbahn durch den Kanton Schaffhausen gepflogenen Unterhandlungen zu keinem Resultat geführt hatten, beschloß der Große Rath von Schaffhausen unterm 4. April 1858, „die Regierung sei beauftragt, mit der großherzoglich-badischen Regierung auf Grundlage der Wangenthal-Linie in Unterhandlung zu treten und dabei so viel als thunlich dahin zu wirken, daß sowohl bezüglich der Zugerichtung, als hinsichtlich der Anlage der Haltstellen, den Interessen des Klettgau's möglichst Rechnung getragen werde.“

Hierauf gelangten die klettgauischen Gemeinden Trasadingen, Neunkirch, Gächlingen, Siblingen, Schleithelm, Ober- und Unterhallau mit Petitionen an den Bundesrath, welche gegen obige Schlußnahme gerichtet waren und darauf drangen, daß nur die Klettgaulinie genehmigt werden möchte, weil nur diese den schweizerischen Interessen entspreche und den spätern Rückauf praktisch ermöglihe.

Bevor wir in der Sache weitere Schritte thaten, ließen wir durch Experten untersuchen, welche der beiden Richtungen rücksichtlich der Anlagekosten, des künftigen Betriebes, der mutmaßlichen Rentabilität und der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft den Vorzug verdiene.

Durch das Gutachten der Experten, welches in allen Punkten entschieden günstig für die Alettgaulinie lautete, waren wir in unserer früheren Ansicht, daß nur diese den schweizerischen Interessen entspreche, bekräftigt.

Nachdem wir der Regierung von Schaffhausen fragliches Gutachten zur Kenntniß gebracht und derselben namentlich auch hinsichtlich des Rückkaufsrechtes unsere Ansichten und Entschliessungen eröffnet hatten, wurden die schriftlichen Verhandlungen mit Baden wieder aufgenommen, in Folge welcher dann im Dezember vorigen Jahres in Karlsruhe eine Konferenz abgehalten wurde, bei der schweizerischerseits sowol der Bundesrath, als die Regierung von Schaffhausen vertreten war. Diese Konferenz führte zum Abschluß eines Vertrages,*) in welchem als Zugrichtung die Linie durch das Alettgau angenommen wurde, wogegen schweizerischerseits einige, obwol nicht sehr erhebliche Konzessionen in Bezug auf den Rückkaufstermin und die im Fall des Rückkaufes für die anstoßenden badischen Bahnstrecken zu leistende Entschädigung gemacht werden mußten.

Ueber das Nähere dieser nunmehr durch Bundesbeschluß vom 28. Januar 1859 definitiv erledigten Angelegenheit erlauben wir uns, auf die der Bundesversammlung in ihrer letzten Session vorgelegte Botschaft zu verweisen.**)

g. Anschluß an das Ausland.

Ueber den Anschluß der französischen Ostbahn an die schweizerische Centralbahn bei Basel wurde dem Bundesrath im August 1858 ein zwischen der Regierung von Basel-Stadt und der Centralbahn vereinbartes Konzessionsprojekt vorgelegt, welchem sodann, kraft der hiefür von der Bundesversammlung eingeholten Ermächtigung, unter den zur Wahrung der Bundesmäßigen Rechte nöthigen Vorbehalten und unter der Bedingung, daß in der Verbindungsbahn an geeigneter Stelle eine Minenkammer angelegt werden müsse, die Genehmigung erteilt wurde.

Bodensee-Gürtelbahn.

Ueber die Erstellung der sogenannten Bodensee-Gürtelbahn sind auch in diesem Jahre wieder neue Unterhandlungen gepflogen worden. Im verflossenen Monat Dezember wurden über diese Angelegenheit in München Konferenzen abgehalten, bei welchen Oesterreich, Bayern und die Schweiz vertreten waren. Leider haben diese Unterhandlungen noch nicht zu dem gewünschten Resultate geführt, weil Oesterreich sowol in Bezug auf den

*) Siehe aml. Sammlung, Band VI, Seite 204.

**) S. Bundesblatt v. J. 1859, Band I, Seite 88.

Anschluß der bayerischen Eisenbahn an diejenige von Innsbruck nach Verona, als auch an die Linie der Vereinigten Schweizerbahnen Forderungen gestellt hat, über welche bis jetzt noch keine Verständigung erzielt werden konnte.

h. Statistik.

Ueber den Bestand der schweizerischen Eisenbahnen auf 31. Dezember fügen wir gegenwärtigem Berichte eine Uebersicht bei (Tabelle I), aus der sich ergibt, daß auf diesen Zeitpunkt Eisenbahnkonzessionen bestanden für eine Gesamtlänge von 392²/₁₆ Stunden.

Davon sind noch nicht in Angriff genommen	104 ⁸ / ₁₆	"
in Angriff genommene Eisenbahnen	129 ² / ₁₆	"
im Betrieb befindliche "	158 ⁸ / ₁₆	"
" Jahr 1858 dem Betrieb übergeben	39 ¹¹ / ₁₆	"

Die Betriebsöffnung erfolgte in nachstehendem Verhältnisse:

Vor dem Jahre 1854 wurden dem Betrieb übergeben	5 ⁴ / ₁₆	Stunden,
im Jahr 1854	3 ⁶ / ₁₆	"
" " 1855	35 ⁴ / ₁₆	"
" " 1856	27 ¹ / ₁₆	"
" " 1857	36 ¹¹ / ₁₆	"
" " 1858	39 ¹¹ / ₁₆	"

Total 147 ⁵/₁₆ Stunden.

Finanzielles.

Ueber die Verwendung der Kredite für die Brünigstraße und die Juragewässerforrektion haben wir unter den betreffenden Titeln die nähere Auskunft ertheilt.

Das Gesamtergebnis der Rechnung des Bauwesens haben wir in der beigelegten Tabelle Nr. II dargestellt.

III. Telegraphenverwaltung.

Linienbau.

Während des Jahres 1858 wurde das Schweiz. Telegraphennetz auf folgende Linien ausgedehnt:

Linie mit einem Drath von	Länge in Stunden.
Speicher nach Teufen	1—
" " " " " Grynau nach Uznach	— ² / ₈
" " " " " St. Margrethen nach Altstätten	2 ⁵ / ₈
" " " " " der Station Landquart nach Fideriserau	3 ³ / ₈

7²/₈

Budgetrubrik Nr. 16 F.

					Total.		Budget.		Minderausgabe.		Mehrausgabe.		Bemerkungen.
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
I. Departementskanzlei.													
a. Zulage an den Telegraphendirektor	—	—	400	—									
b. Kopiaturen	—	—	1,257	20	1,657	20	3,000	—	1,342	80	—	—	
II. Bauwesen.													
a. Verschiedene Ausgaben:													
1) Gehalte und Vergütungen	—	—											
2) Büreaufkosten	382	05											
3) Mobiliar und Bücher	601	45											
4) Expertisen und Kommissariate:			983	50									
a. Eisenbahnausweise	124	55											
b. Brünigstraße	641	05											
c. Rheinkorrektion	1,359	—											
d. Juragewässerkorrektion	298	90											
e. Untersuchung, betreffend die Hochgebirgswaldungen und Wildbäche	1,145	—											
f. Lieferlegung des Vierwaldstättersees	1,022	50											
g. Untersuchung, betreffend die Spurweite der Eisenbahnen	550	45											
h. Unterhandlungen, betreffend den Anschluß an auswärtige Eisenbahnen	2,747	27	7,888	72									
b. Kredit für die Bernhardsstraße					8,872	22	12,000	—	3,127	78	—	—	
c. " " " Brünigstraße					—	—	60,000	—	60,000	—	—	—	
d. Innere Ausstattung und Einrichtung des Bundesrathshauses					130,000	—	130,000	—	—	—	—	—	
e. Bestuhlung der Rathsäle					34,030	54	34,000	—	—	—	30	54	
f. Ergänzungsbauten im Bundesrathhause					16,087	88	16,087	88					
g. Juragewässerkorrektion					3,830	39	3,830	39					
h. Regulirung des Bodensenkflusses bei Konstanz					8,922	92	35,197	67	26,274	75	—	—	
					5,142	86	5,040	—	—	—	102	86	
					208,544	01	299,155	94	90,745	33	133	40	

Unbedingter Kredit.
Auf Rechnung des Kredites
von Fr. 22,000 pro 1859.

Die Zahl der Dräthe wurde vermehrt auf folgenden Linien:

	Länge in Stunden.
Ein dritter Drath von Lausanne nach Genf	12 ⁵ / ₈
" zweiter " " Olten nach Hauenstein	1—
" " " " Teufen nach Gais	17 ⁷ / ₈
" dritter " " St. Gallen und Rheinef (vierter zwischen Rorschach und Rheinef)	5 ³ / ₈
" " " " Rheinef nach St. Margrethen	— ⁶ / ₈
" " " " Chur nach der Station Landquart	3 ¹ / ₈
	24 ⁶ / ₈

Folgende Linien wurden von den Landstraßen an die Eisenbahnen verlegt und neu gebaut:

	Länge in Stunden.
Morsee-Genf Linie mit zwei Dräthen	10
Brugg-Narau " " " "	4
Olten-Hauenstein " " einem Drath	1
Altsätten-Sargans " " " "	8 ⁶ / ₈
Rappersweil-Weesen " " " "	57 ⁷ / ₈
Chur-Ragaz " " zwei Dräthen	37 ⁷ / ₈
	Total 33 ⁴ / ₈

Auf dem alten Tracé neu gebaut wurden folgende Linien:

Lausanne-Bussigny Linie mit drei Dräthen (längs d. Eisenb.)	14 ¹ / ₈
Bussigny-Morsee " " zwei " " id.	11 ¹ / ₈
Bussigny-Chavornay " " einem Drath id.	42 ² / ₈
Motiers-Ste. Croix " " " " (Landstraße)	32 ² / ₈
Neuenburg-Chaux-de-Fonds " " " " id.	46 ⁶ / ₈
Brugg-Eifen " " zwei Dräthen id.	44 ⁴ / ₈
Horgen-Zug " " einem Drath id.	3—
Lichtensteig - Brunnadern und Wattwyl-Rifen " " " " id.	24 ⁴ / ₈
St. Gallen-Gais " " " " id.	2—
Mollis-Murg " " " " id.	26 ⁶ / ₈
Thuisis-Suvers " " " " id.	37 ⁷ / ₈
Sprengelbrücke (Schöllenen) bis eine Stunde von Hospenthal " " " " id.	2—
Auf dem südlichen Abhang des St. Gotthard " " " " id.	— ⁴ / ₈
Locarno-Ronco " " " " id.	14 ⁴ / ₈
	37 ⁴ / ₈

Dagegen wurden einige in Folge von Neubauten und Aufhebung des Anschlusses an die österreichischen Linien bei Oberried überflüssig gewordene Linien abgetragen, nämlich:

		Länge in Stunden.
Altstätten-Gais	Linie mit einem Drath .	1 $\frac{1}{8}$
Altstätten-Oberried	" " zwei Dräthen .	1 $\frac{6}{8}$
St. Gallen-Speicher	" " " "	1 $\frac{1}{8}$
Trogen-Altstätten	" " drei "	2 $\frac{6}{8}$
		7 $\frac{1}{8}$

Die Länge der Schweiz. Telegraphenlinien betrug auf 31. Dez. 1858:

	Linien				Total.
	Linien zu 1 Drath.	Linien zu 2 Dräthen.	Linien zu 3 Dräthen.	Linien zu 4 und mehr Dräthen.	
	Stunden.	Stunden.	Stunden.	Stunden.	Stunden.
I. Kreis	73 $\frac{1}{8}$	6 $\frac{3}{8}$	11 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{8}$	92 $\frac{1}{8}$
II. "	105 $\frac{1}{8}$	54 $\frac{2}{8}$	12 $\frac{2}{8}$	3 $\frac{2}{8}$	174 $\frac{7}{8}$
III. "	82 $\frac{2}{8}$	26 $\frac{6}{8}$	19 $\frac{6}{8}$	2 $\frac{1}{8}$	130 $\frac{7}{8}$
VI. "	93 $\frac{3}{8}$	18 $\frac{1}{8}$	4 $\frac{1}{8}$	—	116—

Bestand auf 31.

Dez. 1858: 354 $\frac{2}{8}$ 105 $\frac{7}{8}$ 47 $\frac{5}{8}$ 6 $\frac{1}{8}$ 514 $\frac{2}{8}$

In Vergleichung mit dem Bestand auf 31. Dez. 1857 (Siehe Geschäftsbericht für 1857) hat sich die Gesammtlänge der Linien mit einem Drath um 1 $\frac{6}{8}$ Stunden, diejenige der Linien mit zwei Dräthen um 18 $\frac{3}{8}$ Stunden vermindert. Dagegen vermehrten sich die Linien mit drei Dräthen um 19 $\frac{3}{8}$ Stunden und diejenigen mit 4 und mehr Dräthen um 3 Stunden. Es hat somit die Länge der Linien im Jahr 1858 nur unbedeutenden Zuwachs erhalten; dagegen wurden längs der alten Linien auf 22 $\frac{1}{2}$ Stunden neue Dräthe gezogen.

Die Gesammtlänge des Netzes war daher am 31. Dez. 1858 in runder Zahl 515 Stunden oder 2472 Kilometer. Die Lotalänge aller gezogenen Dräthe betrug 725 Stunden oder 3480 Kilometer.

Wenn wir den Werth der Linien, ungeachtet der steigenden Stangenpreise und der theilweisen Anwendung von eisernen Stangen so wie in den vorhergehenden Geschäftsberichten festsetzen, nämlich

Fr. 700	für eine Stunde Linie zu einem Drath,
" 1000	" " " " " zwei Dräthen,
" 1300	" " " " " drei "
" 1600	" " " " " vier "

so repräsentiren die bestehenden Linien ein Kapital von wenigstens Fr. 426,162.

Wie oben bemerkt wurde, erstreckt sich die Verlegung der Linien an die Eisenbahnen im Jahr 1858 auf 33 $\frac{1}{8}$ Stunden alter Leitungen; andererseits wurden 37 $\frac{1}{8}$ Stunden längs dem alten Tracé neu umgebaut.

Es beträgt daher die Gesammtlänge der neu erbauten Linien 71 Stunden. Diese 71 Stunden bilden den siebenten Theil des Gesammtnetzes, etwas mehr als im Jahr 1857 gebaut wurde, aber doch noch weniger als eine regelmäßige Rehrordnung erheischt, welche natürlich eingeführt werden sollte.

Wenn man nämlich annimmt, daß jährlich der siebente Theil des Netzes umgebaut werden muß, so setzt man voraus, daß jede Linie 7 Jahre aushalte, was der Erfahrung widerspricht, da die Dauerhaftigkeit der Stangen nur 5 Jahre beträgt. Eine geordnete Rehrordnung würde daher den jährlichen Umbau von 100 Stunden erheischen, welche Zahl im Jahr 1856 überschritten wurde. Es geht jedoch das Bestreben dahin, diese so bedeutende Masse von Neubauten zu beschränken, und zwar auf doppeltem Wege, worauf die Verwaltung ihre volle Aufmerksamkeit richtet. Erstens wird nämlich durch ein System allmählicher und sorgfältiger Reparatur und Ersetzung einzelner Stangen befolgt, vermittelt dessen die Dauerhaftigkeit der Linie bedeutend vermehrt, ja selbst auf unbestimmte Zeit verlängert werden kann. Auf diese Weise benützt man das ganze Material einer Linie so lange als immer möglich, und dieß natürlich zum großen Vortheil der Verwaltung. Zu dieser vollständigen Unterhaltung kann man jedoch nur gelangen vermittelt eines genügenden Personals und pünktlicher, strenger Ueberwachung. Den Eisenbahngesellschaften mit ihrer organisirten Ueberwachung und Unterhaltung der Bahn stehen alle Mittel zur Erreichung dieses Zieles zu Gebote. Es liegt dieses in ihrem wie in unserm Interesse, da der Telegraph eine immer größere Bedeutung beim Betriebe der Eisenbahnen erlangt. Wir hoffen daher auch, daß dieser Dienst unter der Leitung der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen immer besser organisiert und vervollkommenet werde, eine Aufgabe, welche ihnen übrigens nach Art. 9 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt. Nicht so leicht macht sich dieser Dienst längs der meisten Landstraßen. Indessen ist die Verwaltung bestrebt, auch hier ein geordnetes System einzuführen, indem sie diese Linien durch eingeeübte Arbeiter öfter begehen läßt.

Das zweite Mittel zur Verminderung der häufigen Reparaturen besteht darin, die jetzt allgemein angewendeten tannenen Stangen durch andere von größerer Dauerhaftigkeit zu ersetzen. So wurden in Tessin ziemlich bedeutende Ankäufe von Stangen besserer Holzarten gemacht, z. B. Lärchen und Kastanienbäume. Die Erfahrung wird zeigen, ob die verhältnißmäßig sehr hohen Preise dieser Holzarten durch ihre größere Haltbarkeit kompensirt werden. Einstweilen lassen die günstigen Erkundigungen, auf welche sich die Ankäufe stützen, dieses hoffen.

Auch wurden einige Versuche mit Präparation von Tannenstangen nach dem Verfahren von *Bouche ri* gemacht. Die beständig steigenden Holzpreise machen es der Verwaltung zur Pflicht, auf Verminderung des Verbrauchs bedacht zu sein. Sie bestrebt sich daher, dieses Präparationsverfahren in größerem Maßstabe anzuwenden, welches zufolge vielfacher Versuche im Ausland befriedigende Resultate seit 20 Jahren geliefert hat.

Namentlich werden in Frankreich seit langer Zeit alle Stangen nach diesem System präparirt.

Endlich wurde der in unserem letzten Geschäftsberichte erwähnte Versuch mit Anwendung eiserner Stangen im Jahr 1858 in größerem Maßstabe ausgeführt. Dieses System scheint für die an die Eisenbahnen verlegten Telegraphenlinien eine immer größere Bedeutung zu gewinnen. Die zwischen Sissach und Käufelfingen im Jahr 1857 errichtete Linie mit eisernen Stangen wurde nach dem gleichen System zwischen dem Hauensteintunnel und Olten fortgesetzt. Dank den Erleichterungen, welche die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gewährte, konnte dieses System im Jahr 1858 auf der $12\frac{1}{2}$ Stunden langen Eisenbahnlinie Rheinel-Sargans angewendet werden. Es wurden dabei einige Verbesserungen in der Konstruktion angebracht, namentlich durch Erzeugung des sog. Winkel-eisens durch gewalzte Eisenröhren, die sich zu bewähren scheinen. Die von diesem Linienbausystem gegenüber dem gewöhnlichen zu erwartenden Vortheile sind: bedeutend längere Dauer, beinahe keine Unterhaltungskosten, in Folge dessen ein geregelterer Dienst, endlich die Vermeidung jeder Gefahr für den Betrieb der Eisenbahnen. Alle diese Vortheile kommen auch den Eisenbahnverwaltungen zu gut, welchen, wie wir schon oben bemerkten, die Ueberwachung und Beforgung der laufenden Reparaturen in eigenen Kosten obliegt. Sie haben also das größte Interesse an der regelmäßigen Dienstfähigkeit ihrer, an unseren Stangen angebrachten Linien und an der Beseitigung jeder Ursache zu Unglücksfällen. Dieses begriff denn auch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen sehr wohl, und übernahm daher beim Bau der Linie Rheinel-Sargans die Lieferung der steinernen Sockel und die Aufstellung der von der eidg. Verwaltung gelieferten eisernen Stangen. Dieses Zusammenwirken erlaubte der Telegraphenverwaltung, die erwähnte Linie mit eisernen Stangen zu bauen, ohne die ihr angewiesenen finanziellen Mittel zu überschreiten.

Wenn, wie wir zu glauben Ursache haben, die Erfahrung zeigt, daß bei Annahme dieses Systems beide Theile gewinnen, so darf man sich der Hoffnung hingeben, daß mit den verschiedenen Eisenbahngesellschaften ähnliche Verträge abgeschlossen werden dürften, und daß man die Telegraphenlinien, welche den wichtigsten, kostspieligsten und bei gegenwärtigem Zustand der Dinge den schwierigsten Theil des Telegraphendienstes bilden, nach und nach auf einen befriedigenden Grad von Solidität und Bervollkommnung bringen könnte.

Apparate.

Die Telegraphen-Werkstätte lieferte fortwährend den Büreaux die nöthigen Apparate nebst Material, und besorgte die Reparatur der alten Apparate.

Weder das System der Apparate, noch dasjenige ihres Gebrauches hat im Berichtsjahre irgend welche Veränderung erlitten. Ein Versuch, die Batterien auf den Zwischenstationen überflüssig zu machen, mußte auf-

gegeben werden, obschon das demselben zu Grunde liegende Prinzip eine Zukunft hat und wahrscheinlich von Neuem auftauchen wird.

Die Anwendung des elektrischen Induktionsstromes auf die Telegraphie bildete den Gegenstand sehr gewissenhafter Studien und Versuche; man darf hoffen, daß die nach diesen Studien konstruirten Apparate einen wahren Fortschritt bilden werden, namentlich in Bezug auf Mittheilungen auf große Entfernungen.

Der Apparaten-Verkauf an fremde Verwaltungen und Privaten ist immer bedeutender geworden, wie sich nach dem finanziellen Ergebniß herausstellt, auf welches wir später zurückkommen werden.

Unser Jahresbericht für 1857 kündigte die Reorganisation der Telegraphenwerkstätte im Laufe des Jahres 1858 an. Es mußten jedoch die projektirten Aenderungen verschiedener Umstände wegen auf den Anfang des Jahres 1859 verschoben werden. Der erweiterte Geschäftsumfang der Werkstätte ließ indessen die Einführung ernstlicher Reformen im Rechnungswesen nothwendiger erscheinen, als es bis dahin der Fall war. Wir hoffen, daß das lezthin erlassene provisorische Reglement den bezeichneten Uebelständen abhelfen werde. Sobald die Zweckmäßigkeit desselben durch die Erfahrung nachgewiesen ist, wird der Bundesrath einen Gesetzentwurf zur definitiven Regulirung dieser Verhältnisse vorlegen.

Gegenwärtig funktionieren 200 Apparate auf den 725 Stunden langen Dräthen, aus denen unser Telegraphennetz besteht.

Büreau.

Es wurden im Laufe des verflossenen Jahres sechs neue Büreaux eröffnet, nämlich: Courtelary, Ebnet, Fideriserau (nur im Sommer), Grono, Mendrisio und St. Maurice im Wallis. Das Bureau Mühlen wurde nach Linzen verlegt. Endlich wurde ein Filial des Bureau von Bern im Bundesrathshaus eröffnet, dessen Benutzung ausschließlich den Bundesbehörden zusteht.

Die Gesamtzahl der im Betriebe befindlichen Büreaux stieg am 31. Dez. 1858 auf 126, wovon 3 nur im Sommer geöffnet sind.

Nachstehend theilen wir eine statistische Uebersicht der Telegraphenbureaux in ihrem Verhältniß zu den Kantonen und deren Bevölkerung, so wie zu der Zahl der expedirten Depeschen *) mit.

Kantone.	Zahl der Bureaux.	Gesamtbevölkerung.	Bevölkerung auf ein Bureau.	Zahl der expedirten Depeschen.		
				Gesamtzahl.	Durchschnittszahl für ein Bureau.	Auf 1000 Seel. Bevölkerung.
Zürich	8	250,698	31,337	27,420	3,427	109
Bern	13	458,301	35,254	25,800	1,985	56
Luzern	3	132,843	44,211	5,727	1,909	43
Uri	2	14,505	7,252	1,316	658	88
Schwyz	3	44,168	14,722	1,520	507	35
Unterwalden ob. Wald	1	13,799	13,799	219	219	16
" nid. Wald	1	11,339	11,339	240	240	22
Glarus	3	30,213	10,071	2,562	854	85
Zug	1	17,461	17,461	636	636	37
Freiburg	3	99,891	33,297	4,644	1,548	46
Solothurn	2	69,674	34,837	3,073	1,536	44
Basel-Stadt	1	29,698	29,698	21,763	21,761	725
" Landschaft	1	47,885	47,885	515	515	11
Schaffhausen	1	35,300	35,300	1,988	1,988	57
Appenzell A. Rh.	6	43,621	7,270	2,018	336	46
" J. Rh.	1	11,272	11,272	179	179	16
St. Gallen	13	169,625	13,048	16,214	1,247	95
Graubünden	13	89,895	6,915	7,343	565	82
Aargau	9	199,852	22,206	8,192	910	41
Thurgau	9	88,908	9,879	3,627	403	41
Tessin	8	117,759	14,720	8,415	1,052	71
Vaudt	14	199,575	14,255	32,490	2,321	162
Vallis	3	81,559	27,186	2,119	706	26
Neuchâtel	6	70,753	11,792	14,980	2,497	211
Genève	1	64,146	64,146	35,078	35,078	548
Die Eidgenossenschaft	126	2,392,740	18,990	228,076	1,810	95

*) Siehe die nähern Angaben in den Abschnitten „Interner Verkehr“ und „Internationaler Verkehr.“

Personelles.

Ueber diesen Zweig der Verwaltung ist wenig zu bemerken, da bei den höhern Beamten und Bürochefs keine, bei den Telegraphisten sehr wenige Veränderungen vorkommen. Eine einzige neue Telegraphistenstelle, wurde für das Bureau Yverdon errichtet.

Da die Zahl der patentirten Aspiranten auf Telegraphistenstellen beinahe erschöpft war, so wurde im Herbst ein neuer Kurs für Volontäre nach den bereits früher angeordneten und im Jahresbericht für 1856 mitgetheilten Bestimmungen eröffnet.

In Vollziehung des Bundesgesetzes vom 30. Juli 1858 über die Besoldungen sind die von den Bürochefs und Telegraphisten auf dem Depeschen bezogenen Provisionen aufgehoben, jedoch durch fixe Besoldungszulagen inner den Schranken des Gesetzes ersetzt worden.

Betreffend die Verletzung des Depeschengeheimnisses ist der Telegraphendirektion im Jahr 1858 eine einzige Beschwerde zugekommen. Ein Telegramm war per Expressen an eine Person adressirt worden, die in einiger Entfernung vom Ankunftsbüro wohnt. Der mit der Bestellung derselben beauftragte Ausläufer begab sich in das Absteigequartier des Adressaten und traf daselbst einen Mann, der sich für den Schwiegersohn des letztern ausgab und die unverzügliche Bestellung der Depesche an seinen Schwiegervater übernahm, und den Empfang der Depesche bescheinigte. Darauf beschwerte sich der Adressat, daß ihm die Depesche ohne durch Vermittlung einer dritten Person zugekommen sei, wodurch er Schaden erlitten habe. Die Untersuchung stellte heraus, daß der Ausläufer getäuscht worden und durch Uebergabe der Depesche eine Unklugheit begieng, die in den Augen der Verwaltung um so schwerer ins Gewicht fallen mußte, als die Expressengebühr bezahlt war. Der Ausläufer wurde dafür mit einer starken Buße belegt. Auf der andern Seite ist einleuchtend, daß er keine strafbare Absicht hatte, daher die Sache auch nicht vor die Gerichte gelangte.

Die geringe Bedeutung dieser vereinzeltsten Reklamation ist unsern Dafürhalten nach zu bestätigen geeignet, was wir in unserm Berichte für 1857 über die Wirksamkeit der Mittel gesagt haben, welche der Verwaltung zur Handhabung des Depeschengeheimnisses zu Gebote stehen.

Verkehr mit dem Ausland.

Der als überflüssig erachtete Anschlußpunkt gegenüber Oesterreich bei Oberried wurde in gemeinschaftlichem Einverständnis zwischen der Schweiz und Oesterreich aufgehoben.

Im letzten Berichte haben wir darauf hingewiesen, daß im Laufe des Jahres 1858 eine internationale Telegraphenkonferenz in Bern stattfinden werde, deren Zweck der Abschluß eines einzigen, alle europäischen Staaten umfassenden Vertrages wäre, mit Zugrundlegung der gleichen Grundsätze, der gleichen Regeln, Taxen und Sprache für alle Telegraphen Europa's. Dieser Zweck dürfte, wie wir hoffen, durch die Bestimmungen

Der Telegraphenverträge von Bern und Friedrichshafen erreicht worden sein. Auf diese Verträge zurückzukommen, halten wir nicht für nöthig, da sie bis ins Einzelne in den Berichten an die hohe Bundesversammlung vom Dezember 1858 erläutert worden sind.

Die aus ihrer Anwendung hervorgehenden Resultate werden im Bericht für 1859 Erwähnung finden.

Vergleichende Uebersicht

der Depeschenzahl in den verschiedenen Monaten von 1857 und 1858.

	Interne Depeschen.		Internationale Depeschen.		Transitdepeschen.	
	1857.	1858.	1857.	1858.	1857.	1858.
Jänner	16,885	11,014	3,355	3,343	2,003	2,085
Februar	12,110	10,816	2,743	2,978	1,920	1,412
März	14,902	13,099	4,159	3,608	1,834	1,337
April	14,460	14,066	3,521	3,734	1,821	1,480
Mai	15,943	15,412	3,979	3,744	1,767	1,450
Brachmonat	16,816	15,004	4,199	3,737	1,834	1,774
Heumonat	20,766	19,704	4,038	4,094	1,493	1,447
Augustmonat	20,542	20,391	3,963	5,066	1,399	1,719
Herbstmonat	17,837	18,563	4,249	5,455	1,775	1,811
Weinmonat	16,827	16,736	4,157	4,429	2,354	1,515
Wintermonat	13,103	13,645	3,722	3,871	1,537	1,631
Christmonat	12,473	12,039	3,683	3,528	1,995	1,365
	192,664	180,489	45,768	47,587	21,732	19,026
Vermehrung	12,175		1,821		2,706	
Verminderung						

Zur Vergleichung fügen wir noch folgende statistische Angaben anderer Staaten bei:

	Zahl der Büreaux.	Interne Depeschen.	Internationale Depeschen.	Transitdepeschen.
Schweiz 1853 (2,5 Mill. Einwohner.)	126	180,489	47,587	19,027
Belgien 1857 (4,5 Mill. Einwohner.)	65	41,431	48,367	29,249
Niederlande 1857 (3 Mill. Einwohner.)	36	104,407	58,232	62,164
Württemberg 1857 (2 Mill. Einwohner.)	31	20,204	13,171	
Sachsen 1857 (1,8 Mill. Einwohner.)	64	41,151	26,170	18,069
Hannover 1857 (1,8 Mill. Einwohner.)	58	34,291	48,344	4,032

Interner Verkehr.

Während die Depeschenzahl seit dem Beginn des Betriebes der Telegraphen im Jahre 1852 alljährlich im Vergleich zum vorhergehenden Jahre mehr oder weniger stieg, blieb sie im Jahre 1858 hinter derjenigen von 1857 zurück. Die Zahl der internen Depeschen von 1857 verhält sich zu derjenigen von 1858 wie 10 : 9,4, also eine Verminderung im Jahre 1858 gegenüber 1857 von 6 $\frac{1}{10}$. Indessen ist zu bemerken, daß diese Abnahme, welche das Jahr 1858 immer noch weit über 1856 stellt, nicht so stark ist, als man es erwartete. Das Jahr 1857 begann nämlich mit der Affaire von Neuenburg und mit Truppenbewegungen: sehr ergiebige Umstände für die Telegraphen; denn von den 12,175 Depeschen, welche 1858 weniger aufgegeben wurden, fallen 7165 oder ungefähr $\frac{7}{12}$ auf die Monate Januar und Februar. Als die Neuenburgerfrage in befriedigender Weise gelöst worden war, nahmen die finanziellen, kommerziellen und industriellen Geschäfte wieder einen gewissen Aufschwung, was ganz zum Vortheil der Telegraphen diente; endlich fand im Jahre 1857 ein großer Zusammenfluß von Fremden in der ganzen Schweiz statt, welche bekanntlich den Telegraphen häufig zur Korrespondenz benutzen. Das Jahr 1858 dagegen brachte der Schweiz keine außergewöhnlichen Bewegungen, vollständigen Stillstand der Geschäfte und eine verhältnismäßig beschränkte Fremdenzahl, selbst in gewöhnlich am meisten besuchten Gegenden der Schweiz. Man darf daher die erwähnte Verminderung der Depeschenzahl in ihrem ganzen Umfange und darüber hinaus mit Grund dem Mangel außerordentlicher Veranlassung zur telegraphischen Korrespondenz beimessen und behaupten, daß der gewöhnliche Verkehr sich nicht nur nicht verminderte, sondern in beständigem Wachsthum begriffen ist.

Die Bureaux können mit Rücksicht auf den internen Verkehr in folgende sieben Klassen eingetheilt werden:

- I. Bureaux mit durchschnittlich 2000 Nummern und mehr im Monat: Basel, Genf, Zürich. (3.)
- II. Bureaux mit durchschnittlich 1000 Nummern und mehr im Monat: Bern, Lausanne, St. Gallen. (3.)
- III. Bureaux mit durchschnittlich 500 Nummern und mehr im Monat: Chaux-de-Fonds, Chiasso, Chur, Luzern, Neuenburg, Visis. (6.)
- IV. Bureaux mit durchschnittlich 250 Nummern und mehr im Monat: Aarau, Biel, Freiburg, Interlaken, Locle, Morsee, Rigi, Rolle, Rorschach, St. Zimmer, Schaffhausen, Solothurn, Thun, Winterthur, Yverdon. (15.)
- V. Bureaux mit durchschnittlich 100 Nummern und mehr im Monat: Aarburg, Aigle, Altdorf, Althütten, Baden, Bellinzona, Brugg, Burgdorf, Brugg, Bulle, Delsberg, Frauenfeld, Glarus, Herisau, Horgen, Lengburg, Locarno, Lugano, Martinach, Murten, Motiers, Nyon, Olten, Payerne, Ragaz, Rapperswil, Rheinfel, Schwyz, Sitten, St. Maurice (Gallio), St. Moriz (Graubünden), Uznach, Bernex, Villeneuve, Wädenswil, Zofingen, Zug. (37.)

- VI. Bureaux mit durchschnittlich 50 Nummern und mehr im Monat:
 Airolo, Andermatt, Aubonne, Bischofszell, Courtelary, Einsiedeln,
 Flawyl, Heiden, Herzogenbuchsee, Kreuzlingen, Langenthal,
 Lichtensteig, Liestal, Magadino, Männedorf, Meiringen, Moudon,
 Niederurnen, Ponts-de-Martel, Pruntrut, Puschlav, Renan,
 Richterweil, Romanshorn, Samaden, Schwanden, Splügen,
 St. Croix, Thalweil, Thuisis, Trogen, Uster, Verrières, Wallen-
 stadt, Weinfelden, Wohlten, Wyl. (37.)
- VII. Bureaux mit durchschnittlich weniger als 50 Nummern im Monat:
 Appenzell, Bremgarten, Bühler, Castasegna, Dießenhofen, Ebnet,
 Ermatingen, Faïdo, Fideriserau, Gais, Grano, Lachen, Misocco,
 Mendrisio, Rheinfelden, Sarnen, Stanz, Stelborn, Stein,
 Sursee, Teufen, Tingen (Mühlen), Ticosoprano, Wattwyl,
 Zug. (25.)

In Vergleichung mit der Klassifikation von 1857 sind in eine höhere Klasse gestiegen:

Chiasso, Flawyl, Heiden, Uznach. (5.)

In eine niedrigere Klasse fielen:

Aarau, Baden, Bellinz, Bern, Brugg, Chaux-de-Fonds, Glarus,
 Herzogenbuchsee, Lachen, Langenthal, Liestal, Morges, Moudon,
 Neuenburg, Rheinfelden, Rigi, Romanshorn, Samaden, Sar-
 nen, St. Croix, St. Moritz (Graubünden), Verrières, Visio,
 Wattwyl, Winterthur, Zug. (26.)

Internationaler Verkehr.

Ungeachtet der oberrwähnten Ursachen der Abnahme des internen Ver-
 kehrs, welche sich zum großen Theile auch auf den internationalen Verkehr
 beziehen, ergiebt sich in letzterem Zweige eine zwar nicht bedeutende Ver-
 mehrung der Depeschenzahl von 1858 gegenüber 1857. Diese Thatsache
 bestätigt unsere frühere Bemerkung, betreffend die stete Zunahme der Be-
 nutzung der Telegraphen im Allgemeinen.

Die Bureaux lassen sich in folgende neun Klassen eintheilen:

- I. Bureaux mit durchschnittlich 1500 Nummern und mehr im Monat:
 Genf.
- II. Bureaux mit durchschnittlich 1000 Nummern und mehr im Monat:
 Keines.
- III. Bureaux mit durchschnittlich 500 Nummern und mehr im Monat:
 Basel.
- IV. Bureaux mit durchschnittlich 250 Nummern und mehr im Monat:
 Zürich.
- V. Bureaux mit durchschnittlich 100 Nummern und mehr im Monat:
 Bern, St. Gallen, Visio.
- VI. Bureaux mit durchschnittlich 50 Nummern und mehr im Monat:
 Lausanne, Winterthur.

- VII. Bureau mit durchschnittlich 25 Nummern und mehr im Monat :
Chaux-de-Fonds, Chiasso, Chur, Luzern, Neuenburg, Norschach,
Schaffhausen. (7).
- VIII. Bureau mit durchschnittlich 10 Nummern und mehr im Monat :
Aarau, Baden, Bellinzona, Freiburg, Glarus, Interlaken, Locarno,
Lugano, Martinach, Morsee, Rheineck, Rolle, Romanshorn,
Bernex, Yverdon. (19.)
- IX. Bureau mit durchschnittlich weniger als 10 Nummern im Monat :
Alle übrigen.

Das Bureau Fideriserau, welches nur im Sommer während zwei Monaten geöffnet war, und dasjenige von Ponts-de-Martel hatten im Jahre 1858 gar keine internationalen Depeschen.

In eine höhere Klasse gegenüber 1857 stiegen :

Baden, Chiasso, Rheineck, Rolle, Romanshorn, Bernex und Yverdon. (7.)

In eine untere Klasse sank das Bureau Wohlen.

Transitverkehr.

Diese Verkehrsabtheilung weist gegenüber 1857 eine Abnahme von 12 % auf; die Depeschenzahl von 1857 und 1858 verhält sich nämlich wie 10 : 8,8. Nothwendigerweise mußten die oben aus einander gesetzten Ursachen der Verminderung des internen Verkehrs auch auf den Transitverkehr ihren Einfluß ausüben. Dieser letztere ist überdies verschiedenen, von unserer Verwaltung ganz unabhängigen Wechselln unterworfen. So eröffnete Sardinien neue Transittlinien durch sein Gebiet und setzte die Transitgebühren herab, wodurch uns ein ziemlich bedeutender Theil des Transitverkehrs von Frankreich, Belgien und England nach der Lombarde und Süditalien entzogen wurde.

Die Zahl der auf jedem der 7 Auswechslungsbüreaux eingegangenen Transitdepeschen in den beiden letzten Jahren ist folgende :

	1857.	1858.
1) Basel (zwei Gränzpunkte, Leopoldshöhe und St. Louis)	7,561	7,034
2) St. Gallen (Höchst)	6,597	5,209
3) Bellinzona (Chiasso und Brissago)	4,425	3,696
4) Genf (St. Genix und St. Julien)	2,468	2,291
5) Chur (Castasegna)	570	705
6) Romanshorn (Friedrichshafen)	110	76
7) Zürich (Konstanz)	1	15
	<hr/>	<hr/>
	21,732	19,026

Finanzielles Ergebnis.

I. Einnahmen.	Im Jahr		Budget und	Im Jahr	
	1857.	für 1858.	Nachtragskredite für 1858.	1858.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Fr.	Rp.
a. Interner Verkehr	206,130.	25	270,000	191,109.	50
b. Internationaler Verkehr	163,095.	76	190,000	152,487.	88
c. Einnahmen der Werkstätte	44,122.	05	30,000	70,728.	75
d. Verschiedenes	37,181.	87	35,000	47,953.	46
	450,529.	93	525,000	462,279.	59
II. Ausgaben.					
a. Besoldungen u. Vergütungen	169,706.	13	205,000	181,722.	52
b. Reisekosten	7,801.	15	12,000	6,828.	49
c. Büreaufkosten	27,038.	04	24,000	21,280.	04
d. Gebäulichkeiten	5,742.	13	8,000	5,448.	39
e. Linienbau und Unterhalt	104,152.	90	135,000	109,430.	75
f. Apparate	85,952.	—	94,000	99,751.	73
g. Büreaugeräthschaften	4,029.	06	5,000	2,456.	28
h. Verschiedenes	1,573.	90	6,000	1,974.	52
	406,045.	31	489,000	428,892.	72

Dieses Resultat gibt zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

I. Einnahmen.

a. Der Ertrag des internen Verkehrs hat sich gegenüber 1857 um Fr. 15,020. 75 vermindert, und blieb um Fr. 78,890. 50 unter dem Budgetansatz. Dieser bedeutende Ausfall erklärt sich durch den Umstand, daß das Budget für 1858 unter dem Eindrucke der im Verhältnisse zu 1856 bedeutend höhern Depeschenzahl der Monate Januar und Februar 1857 entworfen wurde. Man trug den außergewöhnlichen Ursachen dieser Vermehrung nicht genug Rechnung und nahm dieselbe als Grundlage für die Zukunft, eine Voraussetzung, welche die später eingetretene Ruhe in den Geschäften nicht rechtfertigte.

b. Der Ertrag des internationalen Verkehrs, den Transit unbegriffen, verminderte sich um Fr. 10,607. 88 gegenüber dem Jahre 1857.

Diese Verminderung läßt sich nicht einzig durch die wirkliche Abnahme der Depeschenzahl erklären; denn wenn wir oben auf der einen Seite eine etwelche Verminderung des Transits bemerken, so hat sich auf der andern Seite der Verkehr zwischen der Schweiz und dem Auslande gesteigert. Jedoch bildet der in der Jahresrechnung erscheinende Ansatz, wie wir im letzten Berichte einläßlich bemerkt haben, nicht den wirklichen Jahresertrag, was von dem verspäteten Abschlusse der Rechnungen mit den fremden Verwaltungen herrührt. Wir schlossen diese Auseinandersetzung mit der Erklärung, daß man bald dazu gelangen werde, den vollständigen Abschluß

der internationalen Komptabilität in der Jahresrechnung erscheinen zu lassen.

Wirklich wurden zur Beschleunigung der Liquidation von Seite der Schweiz und den benachbarten Staaten gemeinschaftlich verabredete Anordnungen getroffen. In Folge dessen konnten im letzten Jahre folgende Rechnungen saldirte werden:

mit Frankreich,	vom 3. Quartal 1856 bis 2. Quartal 1858
„ Sardinien,	„ 4. „ „ 2. „ „
„ Baden,	„ 4. „ „ 2. „ „
„ Württemberg,	„ 3. „ „ 1. „ „
„ Oesterreich,	„ 3. „ „ 2. „ „

woraus sich ergibt, daß wir im Jahre 1858 ungefähr zwei ganze Jahresrechnungen mit dem Auslande liquidirt haben. Da indessen aus der im Verhältniß zu den Nachbarstaaten beschränkten Ausdehnung unsers Landes folgt, daß die Depeschen auf unserm Territorium durchschnittlich einen kleinern Raum zu durchlaufen haben, als auf den fremden Gebieten, und daß wir schließlich immer herauszuzahlen haben, so muß alles, was wir über die Liquidation einer Jahresrechnung hinaus saldirte haben, von den internationalen Einnahmen des Jahres 1858 abgezogen werden. Diesem Umstande sind größtentheils die verminderten Einnahmen beizumessen.

Im letzten Jahresberichte haben wir den wirklichen Ertrag des internationalen Verkehrs vom Jahr 1855 nach vollendeter Liquidation mitgetheilt. Diesmal können wir es für die drei Jahre 1856, 1857 und 1858 thun.

	1856.	1857.	1858.
	Fr. Rp.	Fr. Rp.	Fr. Rp.
Der wirkliche Ertrag des internationalen Verkehrs war	167,259. 74	173,314. 59	167,833. 22
Als Ertrag desselben wurde in Rechnung gebracht	141,050. 37	163,095. 76	132,487. 88
Differenz	26,209. 37	10,218. 83	15,345. 34

Diese Differenzen erschienen somit nicht in den bezüglichen Rechnungen von 1856, 1857 und 1858 unter der Rubrik „Ertrag des internationalen Verkehrs“ und dienten natürlicherweise zur Ausgleichung der in den vorhergehenden Jahren zu viel in Rechnung gebrachten bedeutenden Differenzen, wie wir dieses im letzten Jahresberichte aus einander gesetzt haben.

Diese Zahlen bestätigen die oben erteilten Aufschlüsse, betreffend die aus Vergleichung der Rechnungen von 1857 und 1858 sich ergebende allzu große Verminderung von Fr. 10,607. 88. Es stieg nämlich der Reinertrag im Jahre 1857 auf Fr. 173,314. 59 und „ „ 1858 „ „ 167,833. 22

Die wirkliche Verminderung reduziert sich demnach auf Fr. 5,481. 37

Endlich betrug die reine Einnahme vom Transit
im Jahre 1857 Fr. 63,764. 75
im Jahre 1858 dagegen „ 57,707. 25

Verminderung Fr. 6,057. 50

c. Die Einnahmen der Werkstätte vom Jahre 1858 übersteigen diejenigen von 1857 um Fr. 26,606. 70 und den Ansatz des Budget um Fr. 40,723. 75. Obwohl diese Bruttoeinnahme nicht als wirklichen Jahresertrag angesehen werden darf, wie dieses ebenfalls im Jahresbericht von 1857 hervorgehoben wurde, so ist doch dieser bedeutende Mehrertrag ein sprechender Beweis von der Ausdehnung des Apparaterkaufs durch diese Anstalt an fremde Verwaltungen. Will man die reine Einnahme annähernd kennen lernen, so sind die in der Rechnung von 1858 erscheinenden, aber von Lieferungen vom Jahr 1857 herrührenden Einnahmen, welche sich laut Bericht von 1857 auf Fr. 6,283 belaufen, von der Bruttoeinnahme von Fr. 70,728. 75 abzuziehen, dagegen die entsprechende Summe für Lieferungen vom Jahr 1858, welche erst in der Rechnung von 1859 erscheinen und sich nach den Angaben der Werkstätte auf Fr. 12,312. 95 belaufen, beizufügen. Auf diese Weise gelangt man zu einer reinen Einnahme von annähernd Fr. 76,758. 70.

d. Die Einnahmen unter Rubrik „Verschiedenes“ übersteigen diejenigen von 1857 um Fr. 10,771. 59 und den Ansatz des Budget um Fr. 12,953. 46. Diese Differenz rührt wesentlich daher, daß in letzter Zeit mit verschiedenen Eisenbahngesellschaften Verkommnisse abgeschlossen wurden, wonach die Telegraphenverwaltung, im Gegensatz zum bisherigen Verfahren, den Bau der Telegraphenlinie übernahm. Das Kostenbetroffene für den der Eisenbahngesellschaft angehörenden Drath wird dann von derselben vergütet und erscheint unter Rubrik d. der Einnahmen. Die auf diese Weise in Rechnung gebrachte Einnahme von Fr. 8,253. 29 wäre daher eigentlich von der Gesamtausgabe für Linienbau und Unterhalt abzuziehen; ferner hat der Verkauf von altem Linienmaterial, namentlich alter Stangen, Fr. 2,067. 46 eingetragen.

Die Gesamtausgaben überstiegen diejenigen von 1857 um Fr. 11,749. 66, blieben aber um Fr. 62,720. 41 unter dem Budgetansatz.

II. Ausgaben.

a. Die Besoldungen und Vergütungen überschritten die betreffende Ausgabe von 1857 um Fr. 12,016. 39, blieben jedoch um Fr. 23,277. 48 unter dem bewilligten Kredit. Diese Vermehrung rührt wesentlich von der durch das Bundesgesetz vom 30. Juli 1858 bewilligten Besoldungserhöhung her.

b. Die Reisekosten betragen Fr. 972. 66 weniger als im Jahre 1857 und Fr. 5,171. 51 weniger als der Budgetansatz.

c. Die Büreaufkosten blieben um Fr. 5,808 unter der entsprechenden Ausgabe von 1857 und um Fr. 2,719. 96 unter dem Budgetansatz. Die Verminderung dieser Ausgaberrubrik fällt fast ausschließlich auf die Druckkosten, d. h. die Anfertigung von Formularen. Sie wurde durch genauere Ueberwachung der Lieferungsafforde und des Verbrauchs erzielt, indem die Direktion diesen, größtentheils an die Inspektionen abgetretenen Dienstzweig wieder an sich zog.

d. Die Ausgaben dieser Rubrik betragen Fr. 293. 74 weniger als 1857, und Fr. 2,551. 61 weniger als der Budgetansatz. Hier erscheinen die Miethzinsen mit Fr. 5,250. 28 und die Unterhaltungskosten von Gebäulichkeiten mit nur Fr. 198. 11.

e. Die Kosten für Bau und Unterhalt der Linien übersteigen die entsprechende Ausgabe von 1857 mit Fr. 5,277. 85, blieben jedoch um Fr. 25,569. 25 unter dem bewilligten Kredite.

Diese gegenüber dem Jahre 1857 stattgehabte Vermehrung ist indessen keine reelle, da, wie wir zur Rubrik d. der Einnahmen bemerkten, in dieser eine Summe von Fr. 8,253. 29 als Rückzahlung der auf Rechnung von Eisenbahngesellschaften ausgeführten Linienbauten erscheint. Die wirkliche Ausgabe für Linienbauten beträgt daher nach Abzug dieser Rückzahlungen nur Fr. 101,177. 46, somit um circa Fr. 3,000 weniger als im Jahr 1857. Wenn man nun zudem darauf Rücksicht nimmt, daß erstlich im Jahr 1858 71 Stunden Linien, im Jahr 1857 aber nur $64\frac{5}{8}$ Stunden gebaut wurden, und daß zweitens die mit eisernen Stangen gebaute Linie Rheinek-Sargans ungefähr Fr. 8,000 mehr kostete, als eine Linie mit hölzernen Stangen, so wird man anerkennen müssen, daß die Linienbau- und Unterhaltungsarbeiten, ungeachtet der hohen Holzpreise, verhältnißmäßig zu günstigen Bedingungen ausgeführt wurden.

f. Der durch Bundesbeschluß vom 25. Januar 1859 bewilligte Nachtragskredit von Fr. 9,000 für diese Budgetrubrik reichte zur Deckung der Ausgaben der Werkstätte nicht hin. In dieser einzigen Rubrik der Telegraphenrechnung wurden die bewilligten Kredite um Fr. 5,751. 73 überschritten. Gegenüber 1857 betragen die Ausgaben derselben Fr. 13,799. 73 mehr.

Die Gesamtaußgabe von Fr. 99,751. 73 zerfällt in zwei Abtheilungen: Ausgaben, welche die Büreaux selbst machten, im Betrage von Fr. 1,091. 75, ungefähr Fr. 200 weniger als 1857, und Ausgaben der Werkstätte im Betrage von Fr. 98,659. 98. Somit fällt die erwähnte Erhöhung der Ausgaben der Werkstätte zur Last; jedoch läßt sich dieselbe durch die größern Einnahmen genügend erklären, wovon wir unter Rubrik c. der Einnahmen gesprochen haben.

Wenn die reine Einnahme der Werkstätte, wie wir an erwähnter Stelle bemerkt haben, auf Fr. 76,758. 70 gestellt werden kann, so ergibt sich, daß die von der Verwaltung effektiv zu tragende Ausgabe Fr. 21,901. 28 beträgt. Wenn man endlich von dieser Summe den Mehrwerth des Inventars der Werkstätte auf 31. Dezember 1858 mit Fr. 8,210. 66 in Abzug bringt, so gelangt man zu einer wirklichen Ausgabe von Fr. 13,690. 62.

Nach der von der Werkstätte gestellten Rechnung beträgt die Gesamtsumme der Lieferungen aller Art an die Telegraphenbüreaux, als: Apparate, Reparaturen, Material, im Jahr 1858, nach dem gleichen Maßstabe gewerthet wie die Lieferungen für fremde Verwaltungen, Fr. 24,207. 76.

Die Differenz zwischen dieser letztern Zahl und derjenigen der wirklichen Ausgaben wird den Gewinn der Werkstätte auf dem Verkauf von Apparaten darstellen. Diese Differenz beträgt Fr. 10,517. 14, wozu, wie wir letztes Jahr bemerkten, die Dienste hinzuzurechnen sind, welche dem Werkführer in seiner Eigenschaft als technischer Inspektor geleistet hat, weß dessen Besoldung und Reisekosten von der Werkstätte getragen wurden.

g. Die Rubrik Büreaugeräthschaften weist eine Minder- ausgabe von Fr. 1,572. 78 gegenüber 1857 und von Fr. 2,543. 72 gegenüber dem Budget nach.

h. Diese Rubrik hat nicht den dritten Theil des bewilligten Kredites in Anspruch genommen und gibt zu keinen Bemerkungen Anlaß.

Die Gesamtausgaben sind um Fr. 60,107. 28 unter den bewilligten Krediten geblieben, und überschritten die Ausgaben von 1857 um Fr. 22,847. 41.

Der Ueberschuß vom Jahr 1858 beläuft sich endlich auf Fr. 33,386. 87, somit Fr. 11,097. 75 weniger als im Jahr 1857. Diese Verminderung wird jedoch mehr als aufgewogen durch die Vermehrung des Generalinventars im Betrage von Fr. 11,516. 83.

Durch Art. 16 des Bundesbeschlusses vom 31. Juli 1858 über die Geschäftsführung des Bundesrathes wurde letzterer eingeladen, den auf dem Vermögensetat erscheinenden Aktivposten von Fr. 461,913. 78 Vorschuß an die Telegraphenverwaltung zu streichen. Die Frage der Zinsenzahlung für die von der eidg. Staatskasse gemachten Vorschüsse, welche schon öfters in verschiedenem Sinne besprochen und entschieden wurde, wäre somit thatsächlich erledigt; es wird demnach in den Staatsrechnungen nicht mehr davon die Rede sein.

Indessen dürfte die Fortsetzung der Rechnung über Amortisirung der Erstellungskosten der eidg. Telegraphen doch von Interesse sein.

Der Vorschuß an die Telegraphenverwaltung betrug auf 1. Januar 1858 Fr. 461,913. 78

Hiezu kam auf 1. Juli 1858 die Rückzahlung	
der Restanz des unverzinslichen Anleihens mit	„ 74,041. —
Zins zu 4 %	„ 19,957. 37
	<hr/>
	Fr. 555,912. 15

Hievon ist der Vorschuß von 1858 abzugiehen mit „ 33,386. 87

Stand der Schuld auf 1. Januar 1859 Fr. 522,525. 28

Das Inventar der Verwaltung betrug auf 31. Dezember 1858 an Vorräthen von Linienbaumaterial, Apparaten, Mobilien Fr. 123,040. 03, somit gegenüber 1857 eine Vermehrung von Fr. 11,516. 83.

Die Gesamttaktiven bestehen demnach aus dem Bestand des Inventars Fr. 123,040. 03
 nebst dem Werth der Linien nach obiger Schätzung „ 426,162. —

Total der Aktiven Fr. 549,202. 03
 „ „ Passiven „ 522,525. 28

Ueberschuß der Aktiven Fr. 26,676. 75

Während wir letztes Jahr damit schlossen, daß die Aktiven und Passiven der Telegraphenverwaltung sich ungefähr gleich stehen, können wir heute sagen, daß der General-Aktivsaldo dieser Verwaltung auf 1. Januar 1859, alle Erstellungskosten inbegriffen, sich auf circa Fr. 30,000 beläuft.

Summarische Uebersicht

der

Ein-, Aus- und Durchfuhr in der Schweiz
 im Monat April 1858 und im Monat April 1859.

E i n f u h r .

	April 1858.	April 1859.
Die Gesamteinfuhr dieser Monate betrug :	Stüke.	Stüke.
1858. 19,495 } Stüke Vieh, wovon { Schmalvieh	13,732.	12,701
1859. 17,527 } { Großvieh .	5,763.	4,826
Mühlsteine, Ackergeräthe, Oekonomiefahrwerke und Gefährte Werth:	Fr.	Fr.
	262,344.	66,290
1858. 29,750 } Zugthierlasten, wovon die haupt-		
1859. 30,844 } sächlichsten sind :	Zugthierlasten.	
Brenn-, Bau- und gemeines Nutzholz	10,128.	7,125
Kohle, Torf, Braunkohle, Steinkohlen	6,094.	6,552
Kalk und Gyps, gebrannt und gemahlen	2,850.	2,679
1858. 471,624 } Zentner verschiedener Waaren,		
1859. 573,810 } wovon :	Zentner.	Zentner.
Umlung	2,499.	2,353
Apothekerwaaren	3,961.	5,755
Baumwolle, rohe	21,406.	24,911
Baumwollengarn und Zwirn aller Art	660.	475
Baumwollenwaaren aller Art	4,576.	3,334
Bettfedern	465.	686
Branntwein und Weingeist in Fässern	5,879.	5,554
Butter und genießbares Schweineschmalz	2,685.	2,003
Bücher und Musikalien	619.	659

Bericht des schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1858.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1859
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.05.1859
Date	
Data	
Seite	571-656
Page	
Pagina	
Ref. No	10 002 759

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.