Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Ordentliches Budget der Postverwaltung für 1858 und 1859

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Visual Library

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden,
Herzog von Zähringen.

Wir beauftragen hiermit Unseren Staatsminister des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Freiherrn von Meysenbug, Unseren getreuen Ständen, und zwar zunächst der zweiten Kammer

1. das ordentliche Budget der Postverwaltung für 1858 und 1859,
2. das ordentliche Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1858 und 1859,
3. das außerordentliche Budget der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1858 und 1859,
4. das Budget über den Antheil der großherzoglichen Staatskasse am Reinertrage der Main-Neckareisenbahn und des Staatstelegraphen der Main-Neckarlinie für 1858 und 1859,
5. das Budget des umlaufenden Betriebsfonds der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1858 und 1859

zur Berathung und Zustimmung vorzulegen.

Für diese Vorlage ernennen Wir zugleich als Regierungskommissär Unseren Geheimen Legationsrath Kühlenthal

Gegeben zu Karlsruhe in Unserem Staatsministerium, den 8. Januar 1858.

Friedrich.

Meysenbug.

Auf Seiner Königlichen Hoheit höchsten Befehl:
Bauschlicher.

Ministerium des großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

Karlsruhe, den 28. Dezember 1857.

Das Budget der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1858 und 1859 betreffend.

Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog (zum großherzoglichen Staatsministerium) übergeben wir im Anschlusse:

1. das ordentliche Budget der Postverwaltung für 1858 und 1859,
2. das ordentliche Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1858 und 1859,
3. das außerordentliche Budget der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1858 und 1859,
4. das Budget des umlaufenden Betriebsfonds der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1858 und 1859,
5. das Budget über den Antheil der großherzoglichen Staatskasse am Reinertrag der Main-Neckareisenbahn für 1858 und 1859

mit der ehrfurchtsvollen Bitte, uns zu der Vorlage an die Stände und zunächst an die zweite Kammer allergnädigst zu ermächtigen.

Ueber das Budget des Eisenbahnbaues werden wir in einer besonderen Vorlage die allerhöchste Entschließung Euerer Königlichen Hoheit einholen, das Verzeichniß der aufrecht zu erhaltenden Kredite dagegen, durch welches nur die bereits bewilligten aber noch nicht verwendeten Mittel für außerordentliche Ausgaben nach dem Abschluß vom 31. d. M. in die nächste Budgetperiode übertragen werden, seiner Zeit auf kurzem Wege an die zweite Kammer der Stände gelangen lassen.

I. Postverwaltung.

Die Reineinnahme für 1858 und 1859 ist veranschlagt zu	285,781 fl.
nach dem Abschluß des genehmigten Budgets für 1856 und 1857 betrug solche nur	255,568 „
Das Budget für 1858 und 1859 zeigt somit ein Mehr von	30,213 fl.

Dieses Ergebniß darf um so mehr als ein günstiges angesehen werden, als die Ausgabe theils in Folge der mit dem erweiterten Postverkehr in nothwendiger Verbindung stehenden Vermehrung des Personals, theils durch die in Folge der Zeitverhältnisse nothwendig gewordene Erhöhung der Besoldungen und Gehalte der Beamten und

Angestellten und durch die Aufbesserung der Fahrtlöhne der Poststallmeistereien, theils endlich in Folge der Einführung mehrerer nicht unwichtiger Verbesserungen im Postwesen eine nothwendige und zwar beträchtliche Erhöhung erfahren mußte.

Unter diesen Verbesserungen gebührt unstreitig die erste Stelle der Einrichtung einer Landpostanstalt. Die Grundzüge dieser Anstalt, über welche wir unterm 9. v. M., Nr. 5537, ausführlichen Vortrag erstattet haben, sind im Eingang der Begründung des Postbudgets in kurzen Umrissen dargestellt.

Hiernach sind die Einnahmen unter §. 3 zu 60,000 fl., die Ausgaben unter §. 23 aber zu 70,000 fl. veranschlagt und es sind außerdem zur Bestreitung der Kosten der ersten Einrichtung 7,000 fl. in das außerordentliche Budget aufgenommen. Abgesehen von diesem letzteren Aufwand wird daher muthmaßlich die Landpostanstalt für die Postkasse mit einem jährlichen Opfer von 10,000 fl. verknüpft sein, welches aber im Hinblick auf die großen Vortheile einer beschleunigten und meist auch wohlfeileren Beförderung der Korrespondenz unter den Landorten, so wie nach und von denselben, um so weniger in Betracht kommt, als an dieser Wohlthat die ganze Bevölkerung Theil nimmt.

Unter der Einnahme ist der Voranschlag für Aversalvergütungen der Gemeinden anstatt der Landpostgebühren begriffen. Wir glauben hier ausdrücklich wiederholen zu sollen, daß hierunter nicht ein Beitrag der Gemeinden zu den Kosten der Landpostanstalt verstanden werden darf, welche vielmehr allein als auf Staatskosten bestehend angesehen werden muß.

Auf der allgemeinen Staatspost sind die Gemeinden für denjenigen Theil ihrer Korrespondenz befreit, welcher als reine Staatsdienstangelegenheit anzusehen ist, also so weit dieselbe durch das allgemeine Verwaltungs- und Aufsichtsrecht des Staates hervorgerufen wird. In allen anderen Fällen dagegen, unter anderen also namentlich bezüglich ihrer Vermögensverwaltung, der Ausübung der Gemeinderechte u. s. w. sind die Gemeinden der Portozahlung unterworfen, so weit hierüber nicht für einzelne Fälle besondere Bestimmungen bestehen.

Ganz gleich soll es auch bei der Landpost gehalten werden.

Beinahe sämmtliche Landgemeinden mußten bisher für die Verbringung ihrer Korrespondenzen nach der Postanstalt und nach dem Sitz der Behörden eigene Boten aufstellen, was für viele derselben mit einer nicht unbeträchtlichen Ausgabe verknüpft war. Dieser Aufwand für die Gemeindekassen wird mit Einführung der Landpost wohl größtentheils ganz wegfallen und an dessen Stelle die Zahlung der Landpostgebühr treten.

Es ist nun die Frage entstanden, ob nicht die durch die Zahlung der Landpostgebühr in jedem einzelnen Fall für die Gemeindeverrechnung eintretende Belästigung durch Bestimmung von mäßigen Aversen beseitigt werden sollte. Der Entwurf des Budgets geht von der Voraussetzung aus, daß dieß der Fall sein werde. Dabei ist ohne Rücksicht auf die größere oder geringere Ausdehnung der Korrespondenz der einzelnen Gemeinden, die ohnehin auch Jahr für Jahr sehr ungleich sein kann, die Einwohnerzahl als Maßstab zur Bemessung der Aversen angenommen.

Obgleich diese Aversen, falls deren Einführung beschlossen werden sollte, als obligatorisch für alle Gemeinden, welche für diesen Zweck bisher besondere Boten zu unterhalten hatten, anzusehen sein würden, so handelt es sich dabei doch lediglich nur um eine Frage der Zweckmäßigkeit vom Standpunkt der Gemeinden aus, da die Postverwaltung auf diese Aversen keinen Werth legt und dem jedesmaligen Ansatz der Landpostgebühr in ihrem Interesse den Vorzug geben würde.

Euere Königliche Hoheit haben daher allergnädigst genehmigt, daß die Frage wegen Einführung solcher Aversen erst nach der ständischen Berathung zur Entscheidung gebracht und hierbei auf die Wünsche der Stände möglichst Rücksicht genommen werde. Sollte übrigens diese Entscheidung gegen die Aversen ausfallen, so würde

gleichwohl der Budgetsatz unter §. 3 der Einnahme unverändert bleiben, da die als Betrag der Aversen vorgesehene Summe von 20,000 fl. als Voranschlag der von den Gemeinden zu zahlenden Landpostgebühren stehen bleiben würde, also nur der Text der Unterrubrik wegfiele.

Als eine weitere Verbesserung glauben wir die allmählige Umwandlung der Eilwagenkurse in Postomnibuskurse, womit bereits der Anfang gemacht ist, bezeichnen zu können, weil hiermit meistens nicht nur eine Vermehrung der Reisegelegenheit, sondern auch der Beförderung der Korrespondenzen und Fahrpostsendungen verknüpft ist und wodurch überdieß der Vortheil einer etwas billigeren Personenbeförderung herbeigeführt wird.

Endlich bietet die Einführung von Frankokouverten neben den Briefmarken dem korrespondirenden Publikum eine weitere Annehmlichkeit dar.

Unter den Ausgaben glauben wir hier nur noch des erhöhten Aufwandes für die Zentralverwaltung (§. 7 und 8), soweit er nicht mit der allgemeinen Erhöhung der Besoldungen und Gehalte in Verbindung steht, besonders erwähnen zu sollen, da die übrigen Erhöhungen in der speziellen Begründung des Budgets genügend erläutert sind.

Für den Direktor der Verkehrsanstalten haben wir uns erlaubt, außer der normaletatmäßigen Besoldung, eine Funktionszulage von 300 fl. ehrerbietigst in Antrag zu bringen, weil derselbe durch den außerordentlich häufigen persönlichen Verkehr mit Bevollmächtigten fremder Verwaltungen beinahe regelmäßig zu Ausgaben genöthigt ist, für welche ihm billig eine Entschädigung gebührt.

An Personalkräften sind gegen dem Budget für 1856 und 1857 weiter in dem Budget für 1858 und 1859 vorgesehen: 1 Rath, 1 Revisor, 1 Sekretariatsassistent, 1 Gehülfe bei der Rechnungsrevision, 3 Gehülfen beim Kontrolbureau, 2 Gehülfen und 1 Zeichner für das neu zu bildende technische Bureau und 1 Diurnist anstatt der früheren Schreibaushülfe.

Hiervon mußten jedoch der Sekretariatsgehülfe und vier Gehülfen bei der Rechnungsrevision und beim Kontrolbureau nebst dem Diurnisten schon während der laufenden Budgetperiode in den Dienst gerufen werden, weil die mit dem steigenden Verkehr gleich rasch anwachsende Geschäftsaufgabe der Direktion dieß unerläßlich gemacht hatte. Der Grund und die Nothwendigkeit dieser fortschreitenden Vermehrung wird sich am leichtesten überblicken lassen, wenn wir hier einige Hauptmomente aus dem Jahr 1843, seit welchem der Personalstand des Kollegiums unverändert geblieben war, mit dem neuesten Stand in Vergleichung bringen.

Im Jahr 1843 war die im Betrieb stehende Länge der Bahn 10 Meilen, im Jahr 1856 dagegen 47,7 Meilen. Es betrugen ferner

	im Jahr 1843	im Jahr 1856
die Transporteinnahme	333,000 fl.	3,596,000 fl.
die Gesammtausgabe (Abthl. III.)	150,000 „	1,803,000 „
die Zahl der beförderten Personen	792,000 „	2,073,000 „
die beförderten Güter	3,924 Zentner	6,262,000 Zentner.

Es wird kaum einer weiteren Nachweisung bedürfen, daß die hieraus sich ergebende Geschäftsaufgabe, wozu noch die vielfältigen Verhandlungen mit anderen Eisenbahnverwaltungen, die Beschickung der Konferenzen mehrerer Verbände u. s. w. kommen, die Kräfte der für die Administration und das Rechnungswesen der Eisenbahnbetriebsverwaltung allein nur vorhandenen zwei wirthschaftlichen Räthe schon längst übersteigt. Es wird aber auch ferner als ein unverschiebliches Bedürfniß anzuerkennen sein, daß neben der Revision und dem Kontrolbureau der Direktion ein technisch-statistisches Bureau beigegeben werde, dessen Aufgabe es ist, diejenigen Materialien zu sammeln und zu bearbeiten, ohne welche sich eine derartige ausgedehnte Administration gar nicht mit demjenigen Vortheil betreiben

läßt, welcher den Umständen nach zu erreichen sein würde, wenn den leitenden Behörden der vollständige Ueberblick der Verkehrsverhältnisse und ihrer eigenen Verkehrsergebnisse jederzeit zu Gebot stünde. Dieses technisch-statistische Bureau, welches ebensowohl für die Post- als für die Eisenbahnbetriebs- und Telegraphenverwaltung dient, soll aus dem theils vorhandenen, theils weiter verlangten Personal gebildet werden und aus einem Revisor als Vorstand, zwei weiteren Revisoren, vier Gehülfen und zwei Zeichnern bestehen.

II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

Wenn gleich auf dem dermaligen Landtage die Herstellung weiterer Eisenbahnanlagen in Vorschlag gebracht werden und das Eisenbahnbaubudget nicht unerhebliche Summen in Anspruch nehmen wird, so steht doch schon in den Jahren 1858 und 1859 eine Eröffnung weiterer Strecken der großherzoglichen Staatseisenbahn nicht in Aussicht.

Die Reineinnahme ist für 1858 und 1859 veranschlagt zu	2,306,119 fl.
Ihr Voranschlag für 1856 und 1857 betrug	2,080,671 „
Für 1858 und 1859 ergibt sich also eine Erhöhung um	225,448 fl.

Diese Erhöhung wird zunächst zwei Ursachen beizumessen sein, nämlich der erst im Laufe der Budgetperiode 1856 und 1857 eröffneten Bahnstrecke von Basel bis Säckingen und Waldshut, für welche das Budget für 1856 und 1857 nur Ratenberechnungen im Voranschlag hatte, und der Erhöhung der Taxe für die Personenbeförderung in Schnellzügen. Sie würde noch eine höhere sein, wenn nicht verschiedene Umstände eine nicht unbeträchtliche höhere Veranschlagung des Ausgabeetats herbeigeführt hätten.

Was zunächst die Einnahmen betrifft, so haben wir uns schon in unserem unterthänigsten Vortrag vom 9. Januar 1856, Nr. 71, womit wir die Budgetvorlagen für 1856 und 1857 einbegleitet haben, erlaubt, darauf hinzudeuten, daß die Zeit gekommen sei, in welcher die großherzogliche Staatsbahn manche der bis dahin genossenen Vortheile wohl mit anderen, später entstandenen konkurrirenden Verkehrsstraßen werde theilen müssen. Die Einleitung zur Begründung des Budgets der Betriebsverwaltung und die Bemerkungen zum §. 1 desselben beschäftigen sich etwas ausführlicher mit diesem Thema. Wir können jenen Bemerkungen noch beifügen, daß mehr noch als die linksrheinischen Eisenbahnen in Folge der Höhe des Rheinoctroi es vorzugsweise die Verkehrslinie von Havre nach der Schweiz ist, welche durch ihre Konkurrenz die Rheinroute und mit ihr denn auch den Verkehr auf der großherzoglichen Eisenbahn benachtheiligt. Bei der in der Begründung zum §. 1 gezogenen Vergleichung des Ertrags der Transporttaxen aus den Jahren 1855 und 1856, welche zum Nachtheil des letzteren mit einer Minderung von 40,000 fl. abschließt, darf nicht außer Acht gelassen werden, daß diese Berechnung nur unter der Voraussetzung als richtig anzunehmen wäre, wenn die Basel-Waldshuter Strecke im Jahr 1856 die nur nach Voranschlägen berechnete Einnahme wirklich geliefert hätte. Wir bezweifeln dieß aber und eine spezielle Ausrechnung der im Jahr 1856 auf diese Strecke wirklich entfallenen Transporttaxen dürfte dieß leicht bestätigen. Allem Vermuthen nach hat der Ausfall nicht die ältere Bahn bis Basel, sondern nur die neue Strecke von Basel bis Waldshut betroffen. Aber weder Säckingen noch Waldshut können als eigentliche Ziel- und Schlußpunkte des Verkehrs betrachtet werden. Diese Bahnstrecke wird erst dann an ihren vollen Ertrag kommen, wenn sie bis zu eigentlichen Hauptpunkten des Verkehrs fortgesetzt wird. Denn der dazwischen fallende Landtransport ist viel zu kostspielig, als daß der Verkehr, so lange ihm andere billigere Wege offen stehen, sich dieser Route überhaupt in vollem Maße bedienen wird.

Wenn daher mit großer Wahrscheinlichkeit selbst das von dem Jahr 1857 in seinem Ertrag weit überbotene Jahr 1856 ungeachtet der nachtheiligen Einflüsse der Konkurrenz nicht hinter dem ziemlich hochgegriffenen Voranschlag

im Budget für 1856 und 1857 zurückgeblieben ist, so müssen auch andere Ursachen vorhanden sein, welche in gleichem Maße günstig gewirkt und die Nachtheile wieder ausgeglichen haben, die aus der Konkurrenz anderer Verkehrswege entstanden sind. Es ist dieß in erster Linie die mit der Vollendung der hannoverschen Südbahn hergestellte Verbindung mit den deutschen Nordseehäfen und dann die weitere Ausbildung und Vervollkommnung des deutschen Eisenbahnnetzes überhaupt.

Die eben erwähnte direkte Verbindung mit den deutschen Häfen an der Nordsee, durch welche der frühere Schienenweg mit einem male um 36 geographische Meilen abgekürzt worden ist, hat seine Vollendung vor noch nicht einem vollen Jahre erhalten. Sie ist daher noch zu neu, um jetzt schon ihre volle Wirkung wahrnehmen zu lassen. Sicher ist dieß aber ein Verkehrsweg, welcher in seiner weiteren Entwicklung für den Verkehr der großherzoglichen Staatsbahn nur von den günstigsten Folgen sein wird.

Wir glauben deßhalb bezüglich der Veranschlagung der Einnahmen für 1858 und 1859 sowohl, als bezüglich der Zukunft der großherzoglichen Staatseisenbahn überhaupt ganz außer Sorgen sein zu dürfen und müssen jetzt eben so sehr vor ungegründeten Befürchtungen abmahnen, als wir in unserem Vortrag vom 9. Januar 1856 vor zu weit gehenden Hoffnungen gewarnt hatten.

Was den Ausgabenetat betrifft, so hat theils die allgemein nothwendig gewordene Erhöhung der Besoldungen und Gehalte, theils eine durch die jetzige Ausdehnung des Betriebs gebotene übrigens nicht sehr erhebliche Vermehrung des Personalstandes, vorzugsweise aber noch eine andere Ursache eine beträchtliche Erhöhung gegen dem Budget für 1856 und 1857 herbeigeführt. Diese letztere Ursache liegt darin, daß sich unter den Normaljahren, welche in der Hauptsache zur Grundlage gedient haben, auch die Jahre 1854 und 1855 befinden, in welchen ganz besondere Umstände stattgefunden haben. Der Einfluß dieser beiden Jahre ließ sich nicht bei allen einzelnen Positionen beseitigen, weil es hierzu an einem genügenden Maßstab gefehlt hat. Wir können aber im Allgemeinen die Vermuthung aussprechen, daß der wirkliche Vollzug des Ausgabebudgets wohl nicht unerheblich hinter dem Voranschlag zurückbleiben wird, wenn nicht etwa ein weiterer Zuwachs des Verkehrs mit der Einnahme auch die Ausgabe erhöhen sollte.

Außer den Erhöhungen des Gehaltsetats, zu welchen das höchste Reskript vom 1. August 1857 uns ermächtigt hat, hat die Direktion auch bei sämmtlichen Positionen der Gehülfen eine Erhöhung um 5 Prozent in Antrag gebracht, und damit begründet, daß unter den Gehülfen ihrer Verwaltung weit mehr als dieß bei anderen Verwaltungszweigen der Fall ist, verheirathete Leute begriffen sind. Wir müssen dieses anerkennen, erlauben uns jedoch für den Fall, daß diesem Antrag aus anderen Gründen nicht sollte entsprochen werden können, ehrerbietigst zu befürworten, daß, woran es bis jetzt gefehlt hat, unter jeder dieser Positionen ein Fond für Remunerationen geschaffen und hiefür eine der Hälfte der aufgenommenen Erhöhung beiläufig entsprechende Rundsumme beibehalten werde.

III. Außerordentliches Budget der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung.

Dasselbe fordert für jedes der beiden Jahre . . . . . 471,210 fl.

Für die Postverwaltung war nur der unbeträchtliche Aufwand für die erste Einrichtung der Landpostanstalt mit 7,000 fl. oder 3,500 fl. für jedes der beiden Jahre vorzusehen.

Bei der Eisenbahnbetriebsverwaltung dagegen ist neben der nicht sehr erheblichen Ergänzung und Vervollständigung der bestehenden Einrichtungen, wofür im Ganzen nur 92,300 fl. oder 46,150 fl. für jedes der beiden Budgetjahre erforderlich sind, der sehr beträchtliche Aufwand von 843,120 fl. oder 421,560 fl. für jedes der

beiden Jahre für den Umbau von 7,2 Meilen der älteren Brückschienengeleise in das Querschwellensystem mit schweren Schienen vorgesehen.

Wenn schon der bauliche Zustand dieser Geleise an sich es wohl noch gestatten würde, den Aufwand für ihren Umbau auf mehrere Perioden zu vertheilen, so müssen doch zwei Gründe von entscheidender Wichtigkeit hiervon abmahnen.

Einmal entspricht nämlich nach dem übereinstimmenden Urtheil der technischen Behörden diese Konstruktion wegen ihrer mangelhaften Stoßverbindung nicht mehr denjenigen Anforderungen des Betriebs, welche in Beziehung auf die Sicherheit des Fahrdienstes namentlich bei Schnellzügen an eine gute Bahn gestellt werden müssen, und es ist darum geboten, dieselben wenigstens auf der Hauptlinie zwischen Mannheim und Basel und auf der Zweigbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld sobald als möglich zu entfernen. Es sind dieß noch 7,2 Meilen, deren Umbau im Budget vorgesehen ist.

Der zweite Grund besteht darin, daß es in hohem Grade wünschenswerth erscheint und der Vorsicht entsprechen wird, diese Hauptänderung, wo immer möglich, noch vor dem Jahr 1860 zur Ausführung zu bringen.

Im Anfange des Jahres 1860 werden voraussichtlich weitere Strecken der großherzoglichen Staatsbahn in Betrieb kommen, vielleicht auch der Staat durch eine Zinsengarantie für Privatbahnen in Anspruch genommen werden. Wir haben oben bezüglich der Basel-Waldshuter Bahnstrecke angedeutet und die Erfahrung hat es vielfach bestätigt, daß neue Bahnstrecken in den ersten Jahren und bis sich der Verkehr auf denselben mehr heimisch gemacht hat, selten an ihren vollen Ertrag kommen und darum vorübergehend selbst zur Verzinsung des Anlagekapitals Zuschüsse erfordern. Es wird daher in hohem Grade rathsam sein, größere Ausgaben so wenig als möglich in jene Periode zu verschieben und den vollen Betrag der Ueberschüsse der älteren Bahn für jene Zwecke parat zu halten. Der Mehrertrag der Verkehrsanstalten in den Jahren 1856 und 1857 über den Bedarf der Eisenbahnschuldentilgungskasse bietet zu dieser Ausführung reichlich die Mittel.

IV. Antheil am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn und des Staats-Telegraphen.

Für 1858 und 1859 ist dieser Antheil veranschlagt zu	82,267 fl.
Der Voranschlag für 1856 und 1857 war	82,447 „

Derselbe ist sich also beinahe völlig gleichgeblieben.

Die einfachen Ertragsverhältnisse dieser Bahn, welche sich ungeachtet der lebhaften Konkurrenz der linksrheinischen Eisenbahn durch die Vermehrung des Verkehrs aus und nach dem Norden auf gleicher Höhe erhalten haben, überheben uns der Nothwendigkeit, uns hier weiter hierüber zu verbreiten.

Den früher üblich gewesenen Anschluß des neuesten Budgets dieser Verwaltung — hier jenes für 1857 — haben wir unterlassen, weil sich aus demselben Weniges zur Beurtheilung des von uns gebildeten Voranschlags für 1858 und 1859 schöpfen läßt.

V. Umlaufender Betriebsfond der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung.

Die Höhe des umlaufenden Betriebsfonds ist für 1858 und 1859 veranschlagt zu . . .	988,228 fl.	— kr.
Der Stand desselben war am 1. Januar 1857	993,655 „	7 „
Der Ueberschuß mit	5,427 „	7 „

kann als Dotation zur Eisenbahnschuldentilgungskasse abgeliefert werden.

VI. Gesammtergebniß des Einnahmebudgets.

	Voranschlag für 1858 und 1859	1856 und 1857.	1858 u. 1859 + oder —
1. Postverwaltung, ordentliches Budget	285,781 fl.	255,568 fl.	+ 30,213 fl.
2. Eisenbahnbetriebsverwaltung, ordentliches Budget	2,306,119 „	2,080,671 „	+ 225,448 „
4. Main-Neckar-Eisenbahn	+ 82,267 „	+ 82,447 „	— 180 „
Summe	+ 2,674,167 fl.	+ 2,418,686 fl.	+ 255,481 fl.
hiervon ab			
3. das außerordentliche Budget der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung	— 471,216 „	— 388,337 „	— 82,873 „
Bleibt Reinablieferung	2,202,957 fl.	2,030,349 fl.	+ 172,608 fl.

Unter der Voraussetzung der allerhöchsten Genehmigung, fügen wir die entsprechenden Entwürfe höchster Entschließungen bei.

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.
Frhr. von Meysenbug.

Vdt. von Reck.

Ordentliches Budget für 1858 und 1859.

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

I. Postverwaltung.

Einnahme.	Briefpost.	Fahrpost.	1858.	1859.
§.	fl.	fl.	fl.	fl.
1. Erträgnisse aus dem Briefpost- und Zeitungsverkehr:				
a. Porto und Franko	537,450	—	537,450	537,450
b. Transitporto	34,114	—	34,114	34,114
c. Zeitungsporto (Provision)	30,500	—	30,500	30,500
d. Verschiedene Gebühren:				
α. Zustellungsgebühren von Briefen und Zeitungen	59,114	—	59,114	59,114
β. Schein-, Einschreib- und sonstige Gebühren	8,993	—	8,993	8,993
γ. Estaffetten-Abfertigungsgebühren	36	—	36	36
δ. Nachnahmegebühren	1,805	—	1,805	1,805
2. Fahrposterträgnisse:				
a. Von Personen und Reisegepäck	—	93,427	93,427	93,427
b. „ Fahrpoststücken	—	366,379	366,379	366,379
c. „ durchgehenden Fahrpoststücken (Transitporto)	—	48,972	48,972	48,972
d. Verschiedene Gebühren:				
α. Zustellgebühren von Fahrpoststücken und Reisegepäck	—	32,565	32,565	32,565
β. Schein-, Einschreib- und sonstige Gebühren	—	22,608	22,608	22,608
γ. Nachnahmegebühren	—	4,274	4,274	4,274
3. Ertrag der Landpostanstalt:				
a. Landpostgebühren	34,285	5,715	40,000	40,000
b. Aversen der Gemeinden anstatt der Landpostgebühren	17,143	2,857	20,000	20,000
4. Miethzinse von Dienstwohnungen	792	793	1,585	1,585
5. Strafen	—	739	739	739
6. Erlös aus abgängigen Postwagen, Geräthschaften und Materialien	—	797	797	797
7. Beitrag der Eisenbahnverwaltung zu den Kosten der Centralverwaltung	24,031	24,031	48,062	48,062
8. Verschiedene und zufällige Einnahmen	2,663	2,405	5,068	5,068
Summe der Einnahme	750,926	605,562	1,356,488	1,356,488

	Briefpost.	Fahrpost.	1858.	1859.
	fl.	fl.	fl.	fl.
Ausgabe.				
Tit. I. Lasten.				
§.				
1. Portoabgang	1,646	2,501	4,147	4,147
2. Portovergütung an auswärtige Postanstalten	52,754	133,720	186,454	186,454
3. Entschädigung und Ersatz	40	297	337	337
4. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge	80	80	160	160
5. Strafen an den Unterstützungsfond für Postillone	—	739	739	739
6. Verschiedene und zufällige Ausgaben	386	387	773	773
Summe Tit. I.	54,906	137,724	192,630	192,630
Tit. II. Verwaltungskosten.				
a. Der Centralverwaltung.				
7. Besoldungen	25,650	25,650	51,300	51,300
8. Gehalte	12,339	12,340	24,679	24,679
9. Bureaukosten	2,735	2,735	5,470	5,470
10. Kommissions- und Inspektionskosten	1,000	1,000	2,000	2,000
11. Verschiedene und zufällige Ausgaben	964	964	1,928	1,928
Summe Tit. II. a.	42,688	42,689	85,377	85,377
b. Der Bezirksverwaltung.				
12. Besoldungen der Amtsvorstände, Postverwalter und Kassiere	23,454	15,271	38,725	38,725
13. Kasseneinbußen	1,000	900	1,900	1,900
14. Bureaukosten	2,290	2,261	4,551	4,551
15. Miethzinse	2,561	664	3,225	3,225
16. Baukosten	803	803	1,606	1,606
17. Verschiedene und zufällige Ausgaben	1,799	1,799	3,598	3,598
Summe Tit. II. b.	31,907	21,698	53,605	53,605
hierzu „ „ II. a.	42,688	42,689	85,377	85,377
Summe Tit. II.	74595	64,387	138,982	138,982

Ausgabe.

Tit. III. Betriebskosten.

§.	Briefpost.	Fahrpost.	1858.	1859.
	fl.	fl.	fl.	fl.
18. Besoldungen der Offiziale	9,000	9,000	18,000	18,000
19. Gehalte der Dienstgehülfen	25,288	12,900	38,188	38,188
20. Gehalte und Gebühren-Einkommen der nicht als Staatsdiener angestellten Beamten:				
a. Gehalte	23,853	26,806	50,659	50,659
b. Zustellgebühren	22,213	10,503	32,716	32,716
c. Schein-, Einschreib- und sonstige Gebühren	2,295	7,899	10,194	10,194
21. Gehalte des Fahrpersonals	7,706	32,665	40,371	40,371
22. Gehalte des untern Hülfspersonals:				
a. Fixe Gehalte und Monturgeld	5,070	6,250	11,320	11,320
b. Zustellgebühren	36,901	22,062	58,963	58,963
23. Kosten der Landpostanstalt	60,000	10,000	70,000	70,000
24. Postillonstrinkgelder	—	22,542	22,542	22,542
25. Postillonsmonturen	832	832	1,664	1,664
26. Bespannungskosten	80,360	159,211	239,571	239,571
27. Für den Transport auf Eisenbahnen	13,341	44,750	58,091	58,091
28. Anschaffung von Postwagen	—	10,000	10,000	10,000
29. Unterhaltung der Postwagen	2,266	20,618	22,884	22,884
30. Verschiedene Kosten des Transports	2,147	5,155	7,302	7,302
31. Bureaukosten	4,659	4,543	9,202	9,202
32. Druck- und Buchbinderkosten	6,912	6,939	13,851	13,851
33. Packmaterial	2,167	2,170	4,337	4,337
34. Fremdes Transitporto	11,955	4,524	16,479	16,479
35. Verschiedene und zufällige Ausgaben	1,787	974	2,761	2,761
Summe Tit. III.	318,752	420,343	739,095	739,095
„ „ II.	74,595	64,387	138,982	138,982
„ „ I.	54,906	137,724	192,630	192,630
Summe der Ausgabe	448,253	622,454	1,070,707	1,070,707

Abschluß.

Einnahme	750,926	605,562	1,356,488	1,356,488
Ausgabe	448,253	622,454	1,070,707	1,070,707
Reine Einnahme	302,673	—	285,781	285,781
Mehr-Ausgabe	—	16,892	—	—

Begründung.

I. Allgemeine Bemerkungen.

Dem Budget der Postverwaltung wurden auch dießmal wieder in der Hauptsache die Ergebnisse der vier letzten Rechnungsquartalien zu Grunde gelegt, weil diese auf die nächst vergangene Zeit gegründete Annahme in Anbetracht der fortwährenden Zunahme des Brief- und Fahrpostverkehrs während der letzten Jahre als die sicherste erscheint.

Bezüglich der Einnahme aus dem Personenverkehr und der hiermit korrespondirenden Transportkosten mußten jedoch jene Ergebnisse eine Modifikation erleiden, indem der bisher bestandene Eilwagenkurs zwischen Offenburg und Donaueschingen in einen Omnibuskurs umgewandelt und in Privathände gegeben worden ist.

Diese in dem Fahrpostdienst stattgefundene, dem Interesse der Postkasse entsprechende Aenderung, welche sich, wie zu erwarten war, für den Verkehr um so mehr vortheilhaft gezeigt hat, als statt der früheren einmaligen Fahrt zwei Fahrten täglich stattfinden, wird voraussichtlich in der Folge auf andere Eilwagenkurse ausgedehnt werden können, wenn die Erfahrungen dieses ersten Versuchs als Anhaltspunkte für künftige ähnliche Einrichtungen gewonnen sein werden.

Dieser Postomnibusdienst ist folgendermaaßen eingerichtet:

Die Omnibusunternehmer besorgen den Transport von Personen und deren Gepäck, sowie der Briefe und Fahrpoststücke mittelst der auf Kosten der Postadministration angeschafften und unterhaltenen Wagen und beziehen hiefür die nach dem ihnen vorgeschriebenen Tarife erhobenen Personen- und Gepäcktaxen und für den Transport der Postsendungen ein angemessenes jährliches Aversum aus der Postkasse. Die obere Leitung des Dienstes geschieht durch die großherzogliche Postadministration, welche denselben gleichwie den übrigen Postfahrdienst durch die Bezirkspostämter überwachen und auf der Fahrt durch den zur Besorgung der Brief- und Fahrpostgegenstände beigegebenen Kondukteur beaufsichtigen läßt.

Die Einnahme aus Beförderung der Personen und des Reisegepäcks zeigt im vorliegenden Budget abermals eine erhebliche Verminderung (31,399 fl.), welche in der Aufhebung der durch die Eröffnung der Eisenbahn entbehrlich gewordenen Eilwagenkurse zwischen Basel und Waldshut und der oben erwähnten Einrichtung des Omnibusdienstes auf der Kinzigthalroute ihren Grund hat. Dieser Einnahmeverminderung steht zwar eine Verminderung der Bespannungskosten und Postillonstrinkgelder (25,301 fl.) gegenüber, welche jedoch nicht hinreicht, um eine vollständige Ausgleichung herbeizuführen, weil, wie in der speziellen Begründung der betreffenden Paragraphen nachgewiesen, ein höherer Aufwand für Fahrtlöhne nothwendig geworden ist, um den Fortbestand der in ihrer Existenz bedrohten Poststalldienste zu sichern.

Eine weitere Einrichtung, welche in dem nächstkommenden Jahre in Wirksamkeit treten soll, und zur Bequemlichkeit des Publikums dienen, somit auch für das Postärar vortheilhaft sein wird, ist die Einführung von Briefkouverten mit aufgedrucktem Frankobetrage wie bei den Briefmarken. Der für diese Freikouverten außer der Posttaxe

zu bezahlende Preis wird der Art sein, daß dieselben von dem Publikum auf keinem anderen Wege billiger bezogen und damit zugleich die Anfertigungskosten gedeckt werden können.

Die Anerkennung, welche der ähnlichen Einrichtung im Auslande zu Theil geworden ist, läßt erwarten, daß dieselbe auch im Großherzogthum eine günstige Aufnahme finden werde.

Eine sehr wichtige organische Einrichtung endlich, wofür in diesem Budget die erforderlichen Mittel vorgesehen werden, betrifft die Ausdehnung des Postdienstes auf sämmtliche Orte des Landes.

Bisher beschränkte sich bekanntlich der Dienst der Postverwaltung auf die Beförderung der Postgegenstände zwischen den verschiedenen Postorten und die Zustellung derselben an die in diesen Orten wohnenden Adressaten. Die Verbringung an die mit keiner Postanstalt versehenen Orte oder von diesen zur Postanstalt lag außerhalb des Dienstkreises der Verwaltung und wurde in der Regel durch die Amts- oder Ortsboten und nur ausnahmsweise durch eigene von den Posterpeditionen oder Posthaltereien aufgestellte Postboten — meistens nur zweimal in der Woche — besorgt, insoferne nicht bei Fahrpostsendungen von höherem Gewichte oder Werthe die Empfänger oder Versender selbst dafür Sorge zu tragen hatten. Auf diese Weise war die Beförderung der Briefe und Fahrpoststücke nach und von den nicht mit einer Postanstalt versehenen Landgemeinden sehr ungenügend in Bezug auf die Sicherheit und Schnelligkeit und auf Gleichmäßigkeit der Zustellgebühren. Die Beseitigung dieser Mangelhaftigkeit ist bei den heutigen Zuständen der Kultur, der Volkswirthschaft und des durch Eisenbahnen und Telegraphen erleichterten und beschleunigten Verkehrs zum Bedürfniß geworden, und es muß nunmehr ohne Zweifel als ein Akt der Gerechtigkeit gegen die zum größten Theil ohnehin die Vortheile der Lage an größeren Poststraßen oder Eisenbahnen entbehrenden Landorte betrachtet werden, daß durch Einrichtung eines Landpostdienstes das Fehlende ergänzt werde.

Die beabsichtigte Einrichtung besteht darin, daß das Verbringen der Postgegenstände, nämlich der Briefe, Zeitungen und der Fahrpoststücke von zulässigem Gewichte und Werthe nach und von sämmtlichen Landgemeinden in welchen keine Postanstalten bestehen, in der Regel sechsmal wöchentlich auf Rechnung und unter Haftbarkeit der Postverwaltung geschieht.

Zur Aufgabe der Briefe werden in allen Gemeinden Briefladen und überdieß an den Orten, deren Postverkehr von größerer Bedeutung ist, auch Postablagen, bei welchen Briefe rekommandirt und nach dem Auslande frankirt sowie Fahrpoststücke aufgegeben und darüber Bescheinigungen erhoben werden können, errichtet.

Die Verbringung der Gegenstände von den Landorten zur Postanstalt hat gebührenfrei zu geschehen, wogegen für die Beförderung der Postgegenstände, welche die Postboten an die Adressaten bestellen, eine billige Gebühr erhoben wird.

Für die Beförderung der dienstlichen Sendungen in Gemeindeangelegenheiten durch die Landpostanstalt von und an Gemeindebehörden, soll jedoch anstatt der Zahlung jener Gebühr in jedem einzelnen Fall, von denjenigen Gemeinden, welche für diesen Zweck bisher eigene Boten aufzustellen genöthigt waren, eine Aversalvergütung aus der Gemeindekasse geleistet werden, deren Größe nach der Einwohnerzahl in der Weise bemessen wird, daß bei einer Einwohnerzahl bis zu 500 Seelen 10 fl., bei einer solchen bis zu 1000 Seelen 15 fl., und sofort für je 500 Seelen 5 fl. weiter zu bezahlen ist.

Die Kosten für die nach vorstehenden Grundzügen eingerichtete Landpost bestehen in der einmaligen Ausgabe für Herstellung der Briefladen im Betrage von circa 7,000 fl. und in dem Aufwande für die Postboten im Betrage von circa 70,000 fl. jährlich. Die Einnahme aus den für die Postkasse zu erhebenden Gebühren dagegen ist zu circa 40,000 fl. und aus den Aversalvergütungen der Gemeinden zu circa 20,000 fl. veranschlagt, so daß im Vergleich mit jenem Aufwande und außer der einmaligen Ausgabe von 7,000 fl. eine Differenz zu Lasten der Postkasse

von circa 10,000 fl. jährlich verbleibt. Es ist aber zu erwarten, daß diese Einrichtung eine nicht unerhebliche Vermehrung der Postsendungen veranlassen wird, welche in wenigen Jahren nicht nur die obige Differenz ausgleichen, sondern auch eine erhöhte Einnahme aus Porto und Franko zur Folge haben dürfte. Ungeachtet der durch die beabsichtigte Einrichtung eines Landpostdienstes und durch den größeren Aufwand für Besoldungen, Gehalte und Fahrlöhne veranlaßten Erhöhung der Ausgabe stellt sich das Gesammtresultat des vorliegenden Budgets dennoch als ein sehr erfreuliches dar, indem das erheblich gesteigerte Erträgniß aus dem Brief- und Fahrpostverkehr nebst der zu erwartenden Einnahme aus den Landpostgebühren u. s. w. die Mehrausgabe nicht nur deckt, sondern sogar einen Mehrbetrag an Reineinnahme von jährlich 30,213 fl. gegenüber dem Budget von 1856/57 ergibt.

II. Spezielle Bemerkungen.

Einnahme.

§. 1. Erträgnisse aus dem Brief- und Zeitungsverkehr.

a. Porto und Franko.

Als Budgetsatz wurde das Rechnungsergebniß der vier letzten Quartalien vom Juli 1856 bis dahin 1857 mit 537,450 fl. angenommen.

Die eigentliche Einnahme beträgt nach Abzug der unter den §§. 32 und 34 der Ausgabe erscheinenden Summen für Portovergütungen und fremdes Transitporto 472,741 fl. und übersteigt den für 1856/57 berechneten Budgetsatz um 18,546 fl., was, gleich wie der höhere Ertrag der Briefbestellgebühren, als ein erfreuliches Zeugniß für die fortwährende Zunahme des Korrespondenzverkehrs zu betrachten ist.

b. Transitporto.

Der Ertrag der vier letzten Quartalien bildet den Voranschlag und übertrifft den für 1856/57 um 7,050 fl.

c. Zeitungsporto.

Der Voranschlag ist aus dem wirklichen Ertrag der zwei letzten Semester gebildet.

d. Verschiedene Gebühren.

Für diese, gleich wie für jene der Fahrpost, dient der Ertrag der vier letzten Quartalien als Voranschlag.

§. 2. Fahrposterträgnisse.

Der Voranschlag der Einnahme aus Beförderung von Personen und Reisegepäck nach dem Rechnungsergebniß der vier letzten Quartalien, welches bisher den Budgetsatz bildete, ist . . . . . 105,702 fl.

Da nun aber durch die Umwandlung des zwischen Offenburg und Donaueschingen bisher bestandenen Eilwagenkurses in Omnibusfahrten circa . . . . . 9,300 fl.
und durch Aufhebung der Eilwagen zwischen Säckingen und Waldshut circa . . . . . 2,975 „
zusammen . . . 12,275 „

an Passagierfranko abgehen, so wurde hier nur der Rest mit . . . . . 93,427 fl.
als Budgetsatz angenommen.

Die Einnahme von Fahrpoststücken und durchgehenden Fahrpoststücken, die für 1856/57 zu 302,704 fl. + 40,370 fl. = 343,074 fl. und nach Abzug der Ausgabe §§. 2 und 34 von 106,871 fl. + 2,659 fl. = 109,530 fl., somit restlich zu 233,544 fl. berechnet war, hat in den letzten vier Quartalien sich auf 366,379 fl. + 48,972 fl. = 415,351 fl. weniger 133,720 fl. + 4,524 fl. = 138,244 fl., somit auf 277,107 fl., also um 43,563 fl. höher gestellt, was, gleich wie der höhere Ertrag der Zustellgebühren für Fahrpoststücke der fortwährenden Zunahme des Fahrpostverkehrs zuzuschreiben ist.

§. 3. Ertrag der Landpostanstalt.

Der unter a. aufgeführte Voranschlag beruht auf reiner Schätzung, da hierüber noch keine Erfahrungen vorliegen.

Der unter b. aufgeführte Voranschlag der Aversalvergütungen der Gemeinden für die gebührenfreie Beförderung ihrer Postsendungen in Gemeindeangelegenheiten durch die Landpost ist, wie schon im Eingang erwähnt, nach der Einwohnerzahl bemessen und beruht auf einer ungefähren Berechnung.

Beide Voranschläge vertheilen sich zu $^{6}/_{7}$ auf die Briefpost und zu $^{1}/_{7}$ auf die Fahrpost.

§. 4. Miethzinse von Dienstwohnungen.

Der Budgetsatz ist nach dem neuesten Stande angenommen.

§. 5. Strafen.

Das Erträgniß der vier letzten Quartalien ist als Budgetsatz angenommen.

§. 6. Erlös aus abgängigen Postwagen, Geräthschaften und Materialien.

Der Durchschnitt der Normaljahre mit . . . . . 797 fl. 23 kr
ist als Budgetsatz angenommen.

§. 7. Beitrag der Eisenbahnverwaltung zu den Centralverwaltungskosten.

Die hier erscheinende Einnahme steht mit der Ausgabe unter §. 8 des Eisenbahnbudgets in Verbindung und ist in letzterem auch näher begründet.

§. 8. Verschiedene und zufällige Einnahmen.

Unter dieser Rubrik sind wie bisher die Einnahmen von mehr ständiger Natur, wie Vergütung für Mitbenützung badischer Wagen und Conducteure, Ersatz an Transportkosten für die Briefpostritte zwischen den badischen und französischen Grenzstationen ꝛc. nach dem neuesten Stand berechnet, während den mehr wandelbaren der Durchschnitt der Normaljahre zu Grunde gelegt worden ist. Hierher gehört ferner die in dem beiläufigen Ersatz der Anfertigungskosten bestehende Einnahme aus dem Verkauf von Frei-Couverten, welche vorerst zu 1,250 fl. (für 250,000 Stück) per Jahr angenommen worden ist.

Ausgabe.

Tit. I. Lasten.

§. 1. Portoabgang.

Das Rechnungsergebniß der vier letzten Quartalien dient als Voranschlag und ebenso bei

§. 2. Portovergütung an auswärtige Postanstalten.

Die Minderausgabe bei der Briefpost in Vergleich mit dem vorigen Budget, wurde vorzugsweise durch die eingetretenen Veränderungen in der Versendung und in dem Verhältniß der Franko-Briefe zu den Porto-Briefen einzelner Correspondenzgattungen veranlaßt.

Die bedeutende Erhöhung bei der Fahrpost gegenüber der im vorigen Budget veranschlagten Summe ist hauptsächlich durch die erhebliche Zunahme des Fahrpostverkehrs begründet.

§. 3. Entschädigung und Ersatz.

Der Budgetsatz ist nach dem Durchschnitt der Normaljahre gebildet.

§. 4. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge.

Der Durchschnitt der drei letzten Jahre wurde als Budgetsatz angenommen.

§. 5. Strafen an den Unterstützungsfond für Postillone.

Die unter §. 5 der Einnahme verrechneten Beträge erscheinen hier wieder in Ausgabe.

§. 6. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Der Budgetsatz ist nach dem Durchschnitt der Normaljahre gebildet.

Tit. II. Verwaltungskosten.

a. Der Centralverwaltung.

§. 7. Besoldungen.

Nach dem höchsten Rescript aus Großherzoglichem Staatsministerium vom 1. August l. J., Nr. 895, sind die Besoldungen der bei der Centralstelle angestellten Beamten in nachstehender Weise zu normiren, als:

für	1 Director		3,200 fl.
„	7 Collegialräthe, und zwar	1 zu	2,400 „
		2 „ 2,200 fl.	4,400 „
		2 „ 2,000 „	4,000 „
		1 „	1,800 „
		1 „	1,600 „
„	1 Oberrechnungsrath, Vorstand des Controlbureau		1,600 „
„	1 Revisionsvorstand		1,600 „
„	2 Secretäre	16 Beamte:	
„	2 Registratoren	5 Beamte zu 1,400 fl.	7,000 „
„	10 Revisoren	5 „ „ 1,200 „	6,000 „
„	1 Expeditor	5 „ „ 1,000 „	5,000 „
„	1 Kanzlist	1 „ „ 800 „	800 „
„	1 Generalpostkassier		1,800 „
„	1 Transportinspektor		1,600 „
		im Ganzen	42,800 fl.

Wie die fortschreitende Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs eine rasche sehr erfreuliche Erhöhung der Einnahme zur Folge hat, so liegt es in der Natur der Sache, daß auch auf der andern Seite bei den mit der Verwaltung der großherzoglichen Staatsbahn verknüpften Ausgaben ein im Verhältniß stehendes Steigen und eine fortschreitende Vermehrung der Personalkräfte hiervon unzertrennlich ist.

Durch die vielfältigen Beziehungen zu auswärtigen Transportanstalten werden mit Vertretern derselben häufige Verhandlungen und persönliche Besprechungen nothwendig, welche bald auswärts, bald hier stattfinden. Dieser stete persönliche Verkehr hat für den Director der großherzoglichen Verkehrsanstalten, welcher im Interesse des Dienstes die fremden Bevollmächtigten bei sich empfangen und ihnen gegenüber die Administration repräsentiren muß, einen nicht unerheblichen Aufwand zur Folge, für welchen derselbe weder durch eine hohe Besoldung entschädigt ist, noch in jedem einzelnen Fall eine besondere Anrechnung machen kann. Es ist nicht mehr als billig, denselben durch eine Functionszulage zu seiner mit 3,200 fl. vorgesehenen Besoldung im Betrag von 300 fl. in den Stand zu setzen, diesen eben so wohl durch den Anstand als durch das Interesse des Dienstes bedingten Verpflichtungen nachzukommen.

Die Vermehrung des Verkehrs überhaupt, so wie die auswärtigen Verbindungen insbesondere, bringen aber auch die unausweichliche Nothwendigkeit mit sich, die Arbeitskräfte bei der Direction zu vermehren.

Unter den einzelnen Theilen des Eisenbahndienstes nimmt der Gütertransport wegen seiner hohen Wichtigkeit im Verkehrsleben überhaupt und seiner großen Bedeutung als Hauptquelle der Einnahme der Eisenbahnverwaltung die erste Stelle ein.

Dieser Dienstzweig, bei welchem so mancherlei Interessen geeignete Berücksichtigung suchen, erfordert bei jeder größern Eisenbahn, welche eine selbstständige und für den Verkehr maßgebende Haltung einnehmen kann und will, eine unausgesetzte Aufmerksamkeit auf alle Bewegungen in Handel und Industrie, um deren Bedürfnisse gründlich zu erforschen und den Verkehr durch geeignete Maaßnahmen zu erleichtern und zu beleben. Diese Aufmerksamkeit muß intensiv und extensiv um so größer sein, je mehr Concurrenzwege vorhanden sind, weil in diesem Fall genaue Kenntniß aller, auch der entferntesten einschlägigen Verhältnisse, klare Einsicht in die gegenseitige Sachlage und die gründlichste Erwägung der anzuwendenden Mittel nöthig ist, wenn den drohenden Nachtheilen der Concurrenz, so weit als möglich, rechtzeitig und nachhaltig begegnet werden soll. Diese Erfordernisse, ganz abgesehen von dem der Natur des Gütertransportdienstes entsprechenden complicirten Expeditionsmodus, machen diesen wichtigsten Theil der Transportverwaltung zugleich auch zum schwierigsten, und es ist einleuchtend, daß dessen gehörige Bearbeitung die ganze Thätigkeit eines Beamten in Anspruch nimmt, und nicht blos, wie es bei dem bisherigen Personalstande geschehen mußte, neben der andern, ohnehin schon das gewöhnliche Maaß weit überschreitenden Beschäftigung geschehen kann.

Wenn man berücksichtigt, daß bei dem großartigen Maaßstabe des Eisenbahntransports durch zweckmäßige Bestimmung der Tarife u. s. w. große Summen gewonnen werden können, welche verloren gehen, wenn nicht mit großer Umsicht und Geschäftskenntniß verfahren wird, und daß diese nur bei genügender Ausrüstung der Verwaltung mit personellen Kräften vorhanden sein werden, so müßte es als eine ganz übel angebrachte Sparsamkeit erscheinen, wenn wegen einer verhältnißmäßig geringen Ausgabe für weiteres Personale auf die Mittel zur Erzielung erheblicher Vortheile verzichtet werden wollte.

Unter diesen Umständen kann es nur gerechtfertigt erscheinen, daß ein weiterer Verwaltungsbeamter als Mitglied der Direction angestellt werde, wofür nachstehend die Mittel durch Aufnahme einer weitern Besoldung von 1,800 fl vorgesehen sind.

Zur Anstellung eines Hochbauinspectors mit 1,400 fl. Besoldung, so wie von drei Revisoren, und zwar einen für

die Eisenbahnrechnungsrevision und zwei für das Eisenbahncontrolbureau, mit einer durchschnittlichen Besoldung von 1,200 fl., werden im Ganzen 5,000 fl. weiter angenommen.

Obgleich die bereits im letzten Budget gemachte Anforderung der Mittel für drei dieser Beamten die Zustimmung der Stände in der beantragten Weise nicht erhalten hat, weßhalb an Stelle derselben Gehülfen verwendet werden mußten, so begründen die indessen gemachten Erfahrungen die dringende Aufforderung, dieselbe im Interesse des Dienstes und dessen jetzigen Verhältnissen entsprechend zu wiederholen.

Bei der Eigenthümlichkeit des Eisenbahnhochbauwesens ist es durchaus erforderlich, daß der damit betraute Beamte nicht nur überhaupt ein tüchtiger Architekt ist, sondern auch eine ins Detail gehende Kenntniß dieses Theils des Eisenbahnwesens besitzt.

Da nun aber diese Kenntniß nur durch eine bei dem Eisenbahnbetrieb gemachte längere Erfahrung erworben wird, so kann ein öfterer Personenwechsel für den Dienst nur nachtheilig sein.

So lange mit dieser Stelle die Staatsdienereigenschaft nicht verbunden ist, wird es, ohne unverhältnißmäßig größere Geldmittel aufzuwenden, nicht möglich sein, einen älteren und erfahrenen Architekten dauernd dafür zu gewinnen, und es würde nichts übrig bleiben, als auf jüngere Praktikanten zu greifen, womit jedoch dem Bedürfniß des Dienstes nicht entsprochen ist, weil solchen Beamten die Selbstständigkeit, die Sicherheit des praktischen Urtheils und die Geschäftserfahrung überhaupt in der Regel nicht in dem erforderlichen Maße zur Seite stehen.

Ueber den zweiten Posten, nämlich die Anstellung zweier Revisoren bei dem Eisenbahncontrolbureau und eines bei der Revision der Eisenbahngütertransportrechnungen statt Gehülfen, ist bereits das Wesentlichste in dem letzten Budget gesagt worden und es ist hier als Ergänzung nur noch folgendes anzuführen:

Im Laufe dieser Budgetperiode wurde die Einstellung von drei weiteren Gehülfen beim Controlbureau für Fertigung statistischer Arbeiten und zu der wegen unzureichender Arbeitskräfte in Rückstand gekommenen Prüfung von Eisenbahnbilletrechnungen nothwendig, ebenso wurde ein weiterer Gehülfe zur Abhör der so wichtigen Eisenbahnmaterial- und Werkstätterechnung erforderlich, die in den letzten Jahren an Zahl und Umfang in der Art zugenommen haben, daß der eine hierfür bestimmte Revident auch bei größtem Fleiße nicht mehr im Stande war, die ihm zufallenden Geschäfte rechtzeitig und gründlich erledigen zu können.

In Folge dieser Personalvermehrung ergibt sich folgender Stand:

I. Bei der Rechnungsrevision:

1 Revisionsvorstand,
7 Revisoren und
8 Gehülfen.

II. Bei dem Kontrolbureau:

1 Vorstand,
3 Revisoren und
14 Gehülfen,

wovon auf die Postverwaltung

5 Revisoren und 6 Gehülfen,

und auf die Eisenbahnverwaltung

5 Revisoren und 16 Gehülfen

fallen. Die Anzahl der letztern im Verhältniß zur Anzahl der mit Staatsdienereigenschaft angestellten Revisoren ist

so groß, daß dadurch die Aussicht auf Beförderung der dem Eisenbahndienste sich widmenden Beamten eine höchst ungünstige geworden ist.

Vergleicht man hiermit den betreffenden Personalstand anderer Staatsverwaltungen, so ergibt sich für die betreffenden bei diesseitiger Verwaltung Angestellten ebenfalls ein sehr nachtheiliges Verhältniß.

Wir glauben, daß der Verwaltung der Verkehrsanstalten, deren große Wichtigkeit nicht verkannt werden kann, auch die zur Erfüllung ihrer Aufgabe erforderlichen Mittel gleich wie jeder anderen Staatsverwaltung zu Gebote stehen sollten, und daß es schon die Billigkeit erfordert, bei der Kategorie von Personal, um die es sich hier handelt, ein günstigeres Verhältniß zwischen Staatsdienern und Nichtstaatsdienern eintreten zu lassen.

Es ist diese Anforderung nicht nur dießfalls, sondern auch vorzugsweise im Interesse des Dienstes geboten, wenn anders bei der bedeutenden Entfaltung des Handels und der Industrie mit Intelligenz und Kenntnissen ausgerüstete junge Leute für die diesseitige Verwaltung in Zukunft gewonnen und erhalten werden sollen.

Ein weiterer Gegenstand, der eine besondere Berücksichtigung verdient, ist die Errichtung eines technischen Bureaus für den Post-, Eisenbahn- und Telegraphenbetriebsdienst.

Zur gehörigen Besorgung des hier genannten für den Verkehr und für das großh. Aerar so wichtigen Betriebsdienstes und namentlich bei dessen gegenwärtigem Umfange und der fortwährenden Ausdehnung desselben ist es zum unabweisbaren Bedürfniß geworden, die die Uebersicht erleichternden und jedem größern Operate zu Grund zu legenden Materialien jederzeit und vollständig zur Hand zu haben, während solche bisher in jedem einzelnen Fall des Bedürfnisses nur mit großem Zeitaufwande und äußerst mangelhaft aus den Akten zusammen getragen werden konnten. Jede größere Arbeit wurde hierdurch wesentlich verzögert und erschwert, und das Vorgehen auf dem Wege zeitgemäßer und ersprießlicher Verbesserungen zum Theil unmöglich gemacht.

Für die Beschaffung und Evidenthaltung solcher Materialien ist bei allen mit der diesseitigen Administration in Verbindung stehenden und konkurrirenden Verwaltungen schon längst durch die Errichtung von Kurs-, Tax- und statistischen Bureaus Fürsorge getroffen worden, während die diesseitige Verwaltung hierin zurückgeblieben ist, obwohl dieselbe sowohl mit Rücksicht auf ihren eigenen internen Verkehr als wegen ihres bedeutenden durchgehenden Verkehrs mit den andern Administrationen mindestens gleichen Schritt hätte halten sollen.

Die Aufgabe des technischen Bureaus hätte hauptsächlich zu bestehen: in der Fertigung der zum Kurswesen bei den gegenwärtigen Dienstverhältnissen unbedingt erforderlichen Kurskarten, Berechnung der Fahrtzeiten und Fahrtlöhne, Nachprüfung der Stundenpässe, in der Berechnung der Taxen, Aufstellung der Tarife, in der genauen Führung von Uebersichten über die Kartenstellung, Instradirung, Briefpaketschlüsse und Transitverhältnisse, in der Sammlung und Bearbeitung von statistischen Nachweisungen über den Personen- und Güterverkehr, über die Verwendung der Arbeitskräfte und Materialien, über die Kosten des Transports und der Bahnunterhaltung, über die Benützung des Telegraphen u. s. w., welche sowohl zum eigenen Gebrauche als auch zur Statistik des Postvereins und des Eisenbahnvereins erforderlich sind, so wie in der Fertigung der Pläne, Zeichnungen u. s. w.

Bisher konnten die hier genannten Arbeiten von dem derzeit beim Kontrolbureau vorhandenen Personale nur theilweise und ungenügend, so wie in der Regel erst verspätet zu Stand gebracht werden, indem das hierfür bestimmte Personale nicht ausreicht und wegen Mangels geeigneter Geschäftssonderung zu allzu häufiger Unterbrechung der begonnenen Arbeiten veranlaßt wird.

Außer den vom Kontrolbureau in das technische Bureau zu versetzenden Beamten bestehen die zu dessen Besetzung erforderlichen neuen budgetmäßigen Mittel

a. für den Postdienst in einem Gehülfen,

b. für den Eisenbahn- und Telegraphendienst in einem zugleich als Vorstand funktionirenden Revisor mit einer Besoldung von 1,400 fl. und einem Gehülfen, und endlich

c. für den Post- und Eisenbahndienst in einem zweiten Zeichner.

Hiernach bildet sich der neue Budgetsatz für den §. 7 (die Gehalte für das vorbezeichnete Personale erscheinen unter §. 8):

1. aus obigen	42,800 fl.
2. aus dem Funktionsgehalt des Direktors	300 „
3. aus der Besoldung für einen weiteren Rath zur Direktion mit	1,800 „
4. aus der Besoldung für den Hochbauinspektor mit	1,400 „
5. aus den Besoldungen für drei Revisoren für die Rechnungsrevision und das Kontrolbureau zu 1,200 fl.	3,600 „
6. aus der Besoldung für den als Vorstand bei dem technischen Bureau funktionirenden Revisor mit	1,400 „
und beträgt im Ganzen . .	51,300 fl.

§. 8. Gehalte.

Das Bedürfniß berechnet sich wie folgt:

2 Sekretariatsgehülfen, 7 Gehülfen bei der Rechnungsrevision, 12 Gehülfen bei dem Kontrolbureau, 2 Gehülfen für das technische Bureau,	23 Gehülfen: 11 à 700 fl. 12 à 600 fl.	14,900 fl.
2 Zeichner: 1 zu 900 fl., 1 zu 600 fl.		1,500 „
1 Postmaterialverwalter		900 „
6 Diurnisten zu 474 fl. 30 kr.		2,847 „
3 Kanzleidiener: 1 zu 550 fl., 1 zu 500 fl., 1 zu 450 fl.		1,500 „
Aufbesserung 5 Prozent des Gehalts (21,647 fl.) . .		1,082 „
Revisionsgebühren für 8 Revisoren		800 „
Aushülfe für einen bei der Taxirungskommission des deutschen Postvereins in Frankfurt beschäftigten Revisor auf circa 9 Monate		450 „
Sonstige Geschäftsaushülfe		400 „
Kasseneinbuße des Generalpostkassiers		100 „
Für die Verwaltung der Briefmarken		200 „
zusammen		24,679 fl.

welche den neuen Budgetsatz bilden.

Für einen weiteren Sekretariatsgehülfen, welcher mit höchster Ermächtigung schon im November 1856 in Dienst gerufen werden mußte, wurden hier 700 fl. und statt der bisherigen Schreibaushülfe ein weiterer Diurnist mit einem Gehalt von 474 fl. 30 kr. aufgenommen und für das zu kreirende technische Bureau aus den bei §. 7 bereits angeführten Gründen 2 Gehülfen und 1 Zeichner mit 600 fl., resp. 700 fl. Gehalt.

Bei der durch die größere Ausdehnung des Eisenbahnbetriebs von Basel nach Säckingen und Waldshut veranlaßten Geschäftsvermehrung für die Centralstelle mußte der Personalstand in dem Sekretariat bereits im Laufe der

gegenwärtigen Budgetperiode durch einen ständigen Gehülfen vermehrt werden. Ebenso erfordert der größere Geschäftsumfang und die meist rasche Förderung der Kanzleiarbeiten einen weiteren Diurnisten, und wegen vorübergehender dienstlicher Verwendung eines Kontrolbureau-Revisors bei der zum Vollzuge der Fahrpostreform im deutsch-österreichischen Postverein aufgestellten Taxirungskommission in Frankfurt mußte auf Aushülfe Bedacht genommen werden.

Endlich wurde für den ersten technischen Zeichner, welcher gegen die gleichen Beamten anderer Verwaltungen im Gehalt ohnehin zurücksteht, eine dessen Tüchtigkeit angemessene Gehaltszulage von 100 fl. vorgesehen.

§. 9. Bureaukosten.

Dieser Paragraph bildet sich

a. aus dem Aversum von . . . . . 4,700 fl. — kr.

b. aus den Druckkosten für das Verordnungsblatt.

Diese betrugen:

im Jahr 1854	647 fl. 1 kr.	
„ „ 1855	915 „ 32 „	
„ „ 1856	749 „ 26 „	
	2,311 fl. 59 kr.	
hiervon der Durchschnitt		770 „ 39 „
Budgetsatz . .		5,470 fl. — kr.

§. 10. Kommissions- und Inspektionskosten.

Der bisherige Budgetsatz.

§. 11. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Diese sind theils nach Voranschlägen, theils nach dem Durchschnitt der Normaljahre berechnet:

b. Der Bezirksverwaltung.

§. 12. Besoldungen der Amtsvorstände, Postverwalter und Kassiere.

Nach dem gemeinschaftlichen Etat für die Beamten der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung berechnet sich das Betreffniß an Besoldungen der Lokalbeamten beider Verwaltungszweige nach der unter §. 7 bereits angeführten allerhöchsten Bestimmung in nachstehender Weise:

	Im Ganzen.	Hiervon fallen auf den Verkehr.	Hiervon fallen auf den Eisenbahnverk.
	fl.	fl.	fl.
Bisheriger Personalstand.			
7 Post- und Eisenbahnamtsvorstände (Bruchsal, Karlsruhe, Baden, Kehl, Offenburg, Basel und Waldshut).			
6 Postamtsvorstände (Mannheim, Heidelberg, Freiburg, Konstanz, Stockach und Eisenbahnpostamt).			
3 Eisenbahnamtsvorstände (Mannheim, Heidelberg und Freiburg).			
1 Vorstand der Hauptwerkstätte und des Hauptmagazins.			
1 Telegrapheninspektor.			
Zusammen 19 Vorstände.			
Und hiervon			
5 zu 1,800 fl. . . . . 9,000 fl.			
4 „ 1,700 fl. . . . . 6,800 „			
4 „ 1,600 fl. . . . . 6,400 „			
4 „ 1,500 fl. . . . . 6,000 „			
1 „ 1,200 fl. . . . . 1,200 „	29,400	15,650	13,750
Hiezu eine Lokalzulage zu . . . . . 200 fl.			
für den Vorstand in Basel, und ferner eine Aufbesserung wegen mangelnder Dienstwohnung für 3 Kanzleivorstände mit je 100 fl., daher . . . . 300 „	500	300	200
4 Eisenbahnbezirksingenieure (Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Waldshut).			
1 Eisenbahnverwaltungsbeamter zugleich Kassier in Freiburg und zwar:			
2 zu 1,500 fl. . . . . 3,000 fl.			
2 „ 1,400 „ . . . . . 2,800 „			
1 „ 1,300 „ . . . . . 1,300 „	7,100	—	7,100
Hiezu für 2 Wiethzinsentschädigungen zu je 100 fl.	200	—	200
5 Postverwalter (Bischofsheim a. T., Pforzheim, Rastatt, Lahr, Donaueschingen); und zwar:			
3 zu 1,400 fl. . . . . 4,200 fl.			
2 „ 1,300 fl. . . . . 2,600 „	6,800	6,800	—
Außerdem für einen Verwalter wegen höherer Besoldung vorübergehend . . .	300	300	—
Uebertrag . .	44,300	23,050	21,250

	Im Ganzen.	Hiervon fallen auf den Verkehr.	Hiervon fallen auf den Eisenbahnverk.
	fl.	fl.	fl.
Uebertrag . .	44,300	23,050	21,250
2 Post- und Eisenbahnamtskassiere (Basel und Waldshut).			
11 Postkassiere (1 in Mannheim, 2 in Heidelberg, 1 in Bruchsal, 2 in Karlsruhe, 1 in Baden, 1 in Kehl, 1 in Offenburg und 2 in Freiburg).			
4 Eisenbahnamtskassiere (Mannheim, Karlsruhe, Kehl und Offenburg).			
und zwar:			
6 zu 1,400 fl. . . . . 8,400 fl.			
6 „ 1,300 „ . . . . . 7,800 „			
5 „ 1,200 „ . . . . . 6,000 „	22,200	15,600	6,600
ferner eine Lokalzulage zu 150 fl.	150	75	75
	66,650	38,725	27,925

§. 13. Kassenentschädigungen.

Nach der Begründung zum vorigen Budget für das zweite Budgetjahr 1857 1,900 fl.

§. 14. Bureaukosten.

Diese bestehen in

	Briefpost.	Fahrpost.
1. dem fünften Theil des gesammten Bureauaufwandes der Lokalpostbureaux im Jahr 1856 abzüglich der Kosten für Schreibaushülfe, und betragen	1,164 fl. 52 kr.	1,135 fl. 40 kr.
2. in dem Gehalte von 5 Kanzleigehülfen bei den größeren Postämtern à 450 fl.	1,125 „ — „	1,125 „ — „
Summe . . .	2,289 fl. 52 kr.	2,260 fl. 40 kr.

§. 15. Miethzinse.

Der neueste Stand.

§. 16. Baukosten.

Der Durchschnitt der Normalsätze mit 1,606 fl. 26 kr. ist als Voranschlag in das Budget aufgenommen.

§. 17. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Diese bestehen in

a. Zugskosten	nach dem Durchschnitt der Normaljahre.	1,140 fl.
b. Dienstverwesungskosten .		94 „
c. Kosten für Inventarienstücke		240 „
d. Sterbquartale		124 „
e. Kosten für auswärtige Dienstverrichtungen (Dienstvisitationen) der Bezirkspostmeister statt der bisherigen unzureichenden 1,500 fl.		2,000 „
	zusammen . . .	3,598 fl.

welche den Voranschlag bilden.

Tit. III. Betriebskosten.

§. 18. Besoldungen der Offiziale.

Mit Rücksicht auf die auch hier angemessen befundene Erhöhung berechnet sich der Budgetsatz wie folgt:

für 18 Offiziale,

hievon 6 zu 1,100 fl.	6,600 fl.
„ 6 zu 1,000 „	6,000 „
„ 6 zu 900 „	5,400 „
im Ganzen . . .	18,000 fl.

§. 19. Gehalte der Dienstgehülfen.

Der bisherige Stand der Gehülfen bei den Lokalpostanstalten betrug 44, und bei der Wanderpost 10, im Ganzen 54 Gehülfen.

In das vorliegende Budget sind 7 weitere Gehülfen und zwar je einer für die Postanstalten zu Heidelberg, Karlsruhe, Kehl, Offenburg, Donaueschingen, Konstanz und für die Wanderpost aufgenommen worden.

Diese Personalvermehrung ist theils durch die Vermehrung der Lokalaufgaben und der Umspedition und die dadurch bedingte Verstärkung des Schalter- und Expeditionspersonals, theils durch Vermehrung der Kurse auf der Kinzigthalroute und durch die Konzentrirung der Korrespondenz bei einzelnen Kursen der Eisenbahnpost, welche sowohl auf der Hauptroute, als auch auf der Kehler Seitenbahn eine Verdoppelung des Personals nothwendig gemacht hat, begründet.

Der bisherige Aufwand betrug an fixem Gehalt	27,000 fl.
hierzu für Aushülfe bei Erkrankungen	1,000 „
Diäten bei der Wanderpost	5,535 „
Lokalzulage für 3 Gehülfen in Basel	300 „
	33,835 fl.
hierzu 7 weitere Gehülfen für die Postanstalten Heidelberg, Karlsruhe, Kehl, Offenburg, Donaueschingen, Konstanz und für die Wanderpost zu 500 fl.	3,500 „
Mehrbedarf für Diäten bei der Wanderpost	853 „
somit	38,188 fl.

Hiervon kömmt der Gehalt für 36½ Gehülfen mit	18,250 fl.
die Hälfte der Aushülfskosten mit	500 „
die Hälfte der Lokalzulagen mit	150 „
und der Voranschlag für Diäten mit	6,388 „
auf die Briefpost mit	25,288 fl.
der Gehalt für 24½ Gehülfen mit	12,250 fl.
die Hälfte der Aushülfskosten mit	500 „
„ „ „ Lokalzulage mit	150 „
auf die Fahrpost mit	12,900 fl.

§. 20. Gehalte und Gebühren der nicht als Staatsdiener angestellten Beamten.

	Briefpost.	Fahrpost.
Das Budget für 1856 und 1857 verwilligt	22,853 fl.	25,806 fl.
Unter diesen Beträgen sind außer den Gehalten der Posterpeditoren die Tantiemen an die schweizerische Postverwaltung für die Expedition der badischen Eilwagen und die Gehalte der Briefsammler enthalten.		
Zur Aufbesserung mehrerer im Hinblick auf die an sie gestellten Anforderungen bezüglich der Stellung und Einrichtung, Heizung und Beleuchtung ihrer Bureaux, Anschaffung von Bureaubedürfnissen, Halten von Privatdienstgehülfen — immerhin noch zu gering bezahlten Posterpeditoren werden weitere 2,000 fl. aufgenommen und zwar für die	1,000 „	1,000 „
wornach sich der Bedarf auf stellt.	23,853 fl.	26,806 fl.

Hierdurch würde sich der Aufwand beiläufig ebenso hoch stellen, als derselbe vor Fixirung der Expeditoren und bei einer geringern Anzahl Expeditionsstellen betragen hat.

b. **Zustellgebühren.**

c. **Schein-, Einschreib- und sonstige Gebühren.**

Diese Budgetsätze sind nach den Rechnungsergebnissen der vier letzten Quartalien gebildet.

§. 21. Gehalte des Fahrpersonals.

Die seit einer Reihe von Jahren gesteigerten Preise der Lebensmittel und dadurch eingetretene wesentliche Erhöhung der Kosten des Fahrpersonals für dessen auswärtigen Aufenthalt, sowie auch die Rücksicht auf die Verschiedenheit der Dienstleistungen und das Maaß der damit verbundenen Gefahr, Verluste und Beschädigungen haben eine neue Regulirung der Reisekostenentschädigung der Postkondukteure nothwendig gemacht, welche einen erhöhten Aufwand für die Postkasse zur Folge hat.

Diese Regulirung besteht in Festsetzung der Tagsgebühr der Postkondukteure bei Begleitung eines Post- oder Eilwagens auf 36 kr., bei Begleitung eines Packwagens auf 48 kr., und in Bewilligung einer Entschädigung für auswärtiges Uebernachten von 30 kr.

Der Budgetsatz berechnet sich hiernach folgendermaßen:

I. Bei der Briefpost; die Kosten für die Bureaudiener der Wanderpost.

11 zu durchschnittlich 350 fl., einschließlich 25 fl. Monturgeld	3,850 fl.	
10 Prozent Erhöhung des Gehalts	357 „	4,207 fl. — kr.
Fahrtgebühren für 8 derselben zwischen Heidelberg und Basel, 56½ Stunden zu ¾ kr. per Stunde		2,062 „ 15 „
Uebernachtgebühren für 6 derselben à 30 kr.		1,095 „ — „
Fahrtgebühren der Bureaudiener bei der Wanderpost zwischen Kehl und Appenweier täglich 5½ Stunden zu 1¼ kr.		41 „ 50 „
Aushülfe bei Erkrankungen		200 „ — „
Remunerationen und Gratifikationen		100 „ — „
zusammen		7,706 fl. 5 kr.

II. Bei der Fahrpost.

Nach den dermaligen Kurseinrichtungen ist die Zahl der Postkondukteure von 45 dieselbe geblieben.

45 Postkondukteure		
15 zu 425 fl., einschließlich 25 fl. Monturgeld	6,375 fl.	
15 „ 375 „ „ 25 „ „	5,625 „	
15 „ 325 „ „ 25 „ „	4,875 „	
	16,875 fl.	
10 Prozent Erhöhung des Gehalts	1,575 „	18,450 fl. — kr.
Tagsgebühren derselben bei den Eilwagen	5,516 fl. 24 kr.	
„ „ „ „ Packwagen	3,905 „ 42 „	
		9,422 „ 6 „
Uebernachtgebühren		3,992 „ 30 „
Aushülfe bei Erkrankungen		500 „ — „
Remunerationen		300 „ — „
zusammen		32,664 fl. 36 kr.

§. 22. Gehalte des unteren Hülfspersonals.

a. Fixe Gehalte und Monturgeld.

Briefpost.

Der dermalige Personalstand beträgt 40 Briefträger und 14 Bureaudiener und Zeitungspacker, demnach 3 Briefträger und 1 Bureaudiener mehr wie früher, weil bei der Postverwaltung Pforzheim 2 weitere Briefträger erforderlich wurden, in Waldshut in Folge der Errichtung eines Post- und Eisenbahnamts daselbst eine neue Stelle zu besetzen war und für die Bureaudienerstelle in Lahr, welche früher von den Briefträgern mitbesorgt werden konnte, ein eigener Bediensteter nothwendig ist.

Durch diese Personalvermehrung und durch die gleich wie bei dem vorigen Paragraphen angenommene Erhöhung der Gehalte um 10 Prozent ist übrigens gegenüber dem früheren Budgetsatze ein Mehraufwand für die Postkasse nicht entstanden, indem die Mittel zur Deckung des weiteren Bedürfnisses durch größeren Abzug an den Bestellgebühren gewonnen werden.

Der aus der Postkasse zu leistende Aufwand berechnet sich in nachstehender Weise:

für 40 Briefträger, Monturgeld zu 25 fl. und Gehaltszuschuß für zwei Briefträger im Betrage von 475 fl.			1,475 fl.
„ 14 Zeitungspacker und Bureaudiener:			
3 zu 525 fl. einschließlich 25 fl. Monturgeld	1,575 fl.		
4 „ 475 fl. „ „ „ „	1,900 „		
4 „ 425 fl. „ „ „ „	1,700 „		
3 „ 375 fl. „ „ „ „	1,125 „		
	6,300 fl.		
hierzu 10 Prozent Erhöhung des Gehalts	595 fl.		
		6,895 fl.	
nach Abzug der von den Briefträgern zuzuschießenden		3,600 fl.	
			3,295 fl.
hierzu für Aushülfe bei Erkrankungen für 14 Diener (die Briefträger haben ihre Aushülfe selbst zu bezahlen)			200 „
Remunerationen und Gratifikationen			100 „
		zusammen	5,070 fl.

Fahrpost.

Der gegenwärtige Stand ist:

18 Packer,
13 Packergehülfen und Bureaudiener,
3 Wagenwärter,

mithin ein Packer mehr wie früher, weil in Lahr die Anstellung eines Packers, zugleich Briefträgers, nothwendig wurde. Ein Mehraufwand ist aber auch hier gleichwie bei der Briefpost nicht verursacht worden, indem der frühere Zuschuß aus Zustellgebühren im Betrage von 1,400 fl. auf 2,600 fl. erhöht werden konnte.

Der Aufwand aus der Postkasse berechnet sich wie folgt:

für 18 Packer, Monturgeld zu 25 fl. und Gehaltszuschuß für einen Packer mit 350 fl.			800 fl.
„ 13 Packergehülfen und Bureaudiener:			
3 zu 525 fl. einschließlich 25 fl. Monturgeld	1,575 fl.		
4 „ 475 fl. „ „ „ „	1,900 „		
3 „ 425 fl. „ „ „ „	1,275 „		
3 „ 375 fl, „ „ „ „	1,125 „		
		5,875 fl.	
hierzu 10 Prozent Erhöhung des Gehalts		555 „	
Lokalzulage wegen Aufenthaltes im Auslande		75 „	
Uebertrag		6,505 fl.	800 fl.

Uebertrag		6,505 fl.	800 fl.
Nach Abzug der durch die Packer zuzuschießenden	2,600 fl.		
sowie des eigenen Einkommens aus der Bestellung der Passagiereffekten	150 fl.		
		2,750 fl.	
Rest auf die Postkasse mit			3,755 „
für 3 Wagenwärter à 425 fl.	1,275 fl.		
10 Prozent Erhöhung des Gehalts	120 „		
			1,395 fl.
hierzu Aushülfe bei Erkrankungen bei 12 Dienern			200 „
Gratifikationen und Remunerationen			100 „
		zusammen	6,250 fl.

mithin 50 fl. weniger als im vorigen Budget.

b. Zustellgebühren.

Der Ertrag der letzten vier Quartalien.

§. 23. Kosten der Landpostanstalt.

Für den im Eingange bereits erwähnten Landpostdienst werden beiläufig 250 Boten erforderlich, deren Gehalt nebst Montur und Ausrüstung zu 275 fl., zusammen 68,750 fl. zu veranschlagen ist.

Mit Rücksicht auf den größeren Bedarf für die erstmalige Anschaffung wird für jedes der beiden ersten Jahre der Betrag von 70,000 fl. angenommen.

§. 24. Postillonstrinkgelder.

Das Rechnungsergebniß der vier letzten Quartalien, welches	23,584 fl.
beträgt, wurde bisher als Voranschlag angenommen.	
Durch höchste Entschließung aus großherzoglichem Staatsministerium wurde der Trinkgeldertarif unter Zugrundlegung des geographischen Meilenmaaßes und den jetzigen Verhältnissen mehr entsprechend um etwas erhöht, und es sind nach den jetzigen Kursverhältnissen circa	1,600 fl.
hier beizuschlagen. zusammen	25,184 fl.
Durch Aufhebung des Kinzigthaleilwagens und des Eilwagens zwischen Säckingen und Waldshut kommen jedoch in Abzug	2,642 fl.
und es verbleiben restlich als Budgetsatz	22,542 fl.

§. 25. Postillonsmonturen.

Die Zahl der Postillone kann dermalen noch zu 300 angenommen werden.

Im Jahre 1858 werden Hüte und Hornschnüre, im Jahre 1859 hingegen Hüte und Kolette fällig.

Nach den neuesten Preisen berechnet sich der Aufwand:

für das Jahr 1858:

300 Hörner auf 1. Juli 1858 à 2 fl. 18 kr.	690 fl. — kr.
300 Hüte „ 1. Januar 1859 à 1 fl. 54 kr.	570 „ — „
auf	1,260 fl. — kr.

Uebertrag . . .	1,260 fl. — kr.
für das Jahr 1859:	
300 Hüte auf 1. Januar 1860 à 1 fl. 54 kr.	570 fl. — „
300 Kollete „ „ „ „ „ 7 „ 30 „	2,250 „ — „
auf . .	2,820 fl. — kr.
zusammen auf . .	4,080 fl. — kr.
Im Magazin sind vorräthig für	752 fl. 21 „
Rest für 1858/59 . . .	3,327 fl 39 kr.

daher für jedes der beiden Jahre . . . 1,663 fl. 49 kr.

§. 26 Bespannungskosten.

Durch den in Folge des Betriebes der Eisenbahnen eingetretenen Wegfall fast sämmtlicher Extraposten, welche früher den einträglichsten Theil des Poststallmeistereidienstes bildeten und durch die schon seit längerer Zeit andauernden hohen Fouragepreise sind die meisten Poststallmeistereien in eine gedrückte Lage versetzt worden, welche eine nachhaltigere Abhülfe als die für einzelne Zeiträume bewilligten Theuerungszulagen unerläßlich machte. Durch höchste Entschließung aus großherzoglichem Staatsministerium ist daher genehmigt worden, daß der Fahrtlohn auf Grund der periodisch zu ermittelnden Durchschnittspreise des Hafers nach einer dafür bestimmten Scala berechnet und auf solche Weise den Poststallmeistereien eine den jeweiligen Verhältnissen entsprechende billige Vergütung gesichert werde. Der hiernach für die großherzogliche Postkasse sich ergebende Aufwand kann zu circa 20 Prozent über den bisherigen angenommen werden und berechnet sich, wie folgt:

Rechnungsergebniß der vier letzten Quartalien (ohne die bewilligte nachträgliche Aufbesserung)

		Briefpost.	Fahrpost.
		71,390 fl.	142,414 fl.
Hiervon gehen jedoch ab in Folge der Aufhebung des Kinzigthaleilwagens an Transportkosten	20,780 fl.		
nach Abzug von	10,000 „		
für die Beförderung von Brief- und Fahrpostsendungen mittelst der Omnibus			
somit restlich .	10,780 fl.		
ferner wegen Einstellung der Eilwagen zwischen Säckingen und Waldshut .	3,381 „		
	14,161 fl.		
welche sich vertheilen		4,423 „	9,738 „
		66,967 fl.	132,676 fl.
Hierzu Erhöhung der Fahrtlöhne nach der neuen Regulirung 20 Prozent		13,393 „	26,535 „
		80,360 fl.	159,211 fl.

welche den Budgetsatz bilden.

§. 27. Für den Transport auf Eisenbahnen.

Der Budgetsatz berechnet sich nach Maaßgabe der bisherigen Vergütungen:

I. Bei der Briefpost.

a. An die badische Bahn.

	1858.	1859.
1. Täglich 4 Wagen landaufwärts und 4 Wagen landabwärts, wovon 2 auf der Strecke zwischen Heidelberg und Basel zu 56,6 Stunden zu 4 kr. per Stunde, mithin täglich 2 × 4 × 56,6 × 4 kr. = 30 fl. 11,2 kr. und in 365 Tagen	11,018 fl. 8 kr.	11,018 fl. 8 kr.
2. Täglich 1 Wagen hin und 1 Wagen her auf der Strecke zwischen Kehl und Appenweier zu 2,6 Stunden zu 4 kr. per Stunde, mithin täglich 2 × 2,6 × 4 kr. = 20,8 kr. in 365 Tagen	126 „ 32 „	126 „ 32 „
3. Täglich 1½ Achsen landauf- und 1½ Achsen landabwärts, also 3 Achsen auf der Strecke zwischen Heidelberg und Basel zu 56,6 Stunden zu 2 kr. per Stunde und Achse, mithin täglich 2 × 3 × 56,6 = 5 fl. 39,6 kr. Wagenmiethe und in 365 Tagen	2,065 „ 54 „	2,065 „ 54 „

b. An die württembergische Bahn.

Aversalvergütung auf Grund der wirklichen Ausgabe früherer Jahre	130 „ — „	130 „ — „
Summe	13,340 fl. 34 kr.	13,340 fl. 34 kr.

II. Bei der Fahrpost.

a. An die badische Bahn.

Für die Strecke von Mannheim nach Waldshut und zurück täglich 153,6 badische Wegstunden zu 42 kr. = 107 fl. 31,2 kr. in 365 Tagen	39,244 „ 48 „	39,244 „ 48 „
Für den Transport der Fahrpoststücke der Mannheim-Friedrichsfelder Seitenbahn wurden in den letzten 4 Quartalien für 1018,9 Zentner zu 4 kr. bezahlt	67 „ 56 „	67 „ 56 „
zusammen	39,312 fl. 44 kr.	39,312 fl. 44 kr.

b. An die Main-Neckarbahn.

Bei Benützung von 1½ Achsen zwischen Heidelberg und der badisch-hessischen Grenze = 4,3 geographische Meilen täglich in 2 Kursen in jeder Richtung zu 24 kr. per Achse	3,766 „ 48 „	3,766 „ 48 „

c. An die königlich württembergische Bahn.

Aversalvergütung auf Grund des Durchschnitts der letztjährigen Vergütung	1,670 „ — „	1,670 „ — „
Bedarf für 1858 und 1859	44,749 fl. 32 kr.	44,749 fl. 32 kr.

§. 28. Anschaffung der Postwagen.

Der bisherige Budgetsatz.

§. 29. Unterhaltung der Postwagen.

In den letzten vier Quartalien wurden verwendet bei der

	Briefpost.	Fahrpost.
a. für eigentliche Reparaturen	2,266 fl. 20 kr.	18,165 fl. 24 kr.
b. für Schmieren und Reinigen	— „ — „	2,453 „ — „
zusammen	2,266 fl. 20 kr.	20,618 fl. 24 kr.

welche als Voranschlag angenommen werden.

§. 30. Verschiedene Kosten des Transports.

Diese bestehen bei der

	Briefpost.	Fahrpost.
a. Vergütung für Mitbenützung ausländischer Wagen und Kondukteure nach dem neuesten Stand	— fl. — kr.	1,010 fl. 29 kr.
b. Chaussee-, Pflaster- und Brückengeld, Ergebniß der vier letzten Quartalien	— „ — „	1,150 „ 39 „
c. Beleuchtung der Wagen, Voranschlag	— „ — „	1,764 „ — „
d. Bewachung der Wagen, Aversalvergütung an 45 Kondukteure und an die Posthalterei Hundheim für das Halten von Wachthunden à 13 fl. 30 kr.	— „ — „	621 „ — „
e. Ausrüstung der Kondukteure, Durchschnitt der Normaljahre	100 „ — „	609 „ — „
f. Fürs Tragen der Briefladen, Beförderung von Briefpaketen durch Fußboten, Ergebniß der vier letzten Quartalien	2,047 „ 38 „	— „ — „
Summe	2,147 fl. 38 kr.	5,155 fl. 8 kr.

welche den Budgetsatz bilden.

§. 31. Bureaukosten.

Der hierher gehörende Aufwand betrug im Jahre 1856 nach Ausscheidung eines Fünftheils hiervon auf §. 14 bei der

Briefpost.	Fahrpost.
4,659 fl. 26 kr.	4,542 fl. 38 kr.

welche als Budgetsatz angenommen werden.

§. 32. Druck- und Buchbinderkosten.

Der wirkliche Aufwand in den vier letzten Quartalien mit Ausnahme der Kosten für den Druck der Freimarken betrug bei der

		Briefpost.	Fahrpost.
		3,882 fl. 36 kr.	6,939 fl. 26 kr.
Der Aufwand für die Freimarken betrug im Jahr 1854	566 fl. 57 kr.		
„ „ 1855	1,646 „ 13 „		
„ „ 1856	— „ — „		
	2,213 fl. 10 kr.		
Durchschnitt		737 „ 43 „	— „ — „
Ferner für Anfertigung und Druck von 1,000,000 Stück Freikouverten, zu 27 1/2 kr. im Durchschnitt für je 100 Stück großen und kleinen Formats 4,584 fl., daher per Jahr		2,292 „ — „	— „ — „
Budgetsatz		6,912 fl. — kr.	6,939 fl. — kr.

§. 33. Packmaterial.

Rechnungsergebniß der letzten vier Quartalien.

§. 34. Fremdes Transitporto.

Der Budgetsatz ist auf die wirkliche Verwendung der letztverflossenen vier Quartalien gegründet.

Der Mehrbetrag bei der Briefpost im Vergleich zu dem frühern Budgetsatz hat lediglich darin seinen Grund, daß bei der Aufstellung des letzten Budgets eine Vereinbarung mit der Turn- und Tarisschen Postverwaltung über Festsetzung einer Pauschalsumme für den Transit der Vereinskorrespondenz noch nicht getroffen war, und daß daher das Guthaben dieser Verwaltung im Betrag von 7,500 fl. in dem letzten Budgetsatz unberücksichtigt bleiben mußte. Dasselbe gilt von Bayern.

Der Mehrbetrag des Fahrposttransits gegen den letztjährigen Budgetsatz ist durch die zeitweise eingetretene sehr bedeutende Vermehrung des Fahrpostverkehrs zwischen Frankreich und Oesterreich veranlaßt worden.

§. 35. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Der unter dieser Rubrik verrechnete Aufwand für Zugskosten, Inventarstücke, Sterbquartalien, Insertionsgebühren ꝛc. betrug bei der

	Briefpost.	Fahrpost.
im Jahr 1854	1,160 fl. 56 kr.	958 fl. 24 kr.
„ „ 1855	2,371 „ 44 „	717 „ 22 „
„ „ 1856	1,828 „ 35 „	1,244 „ 57 „
Summe . .	5,361 fl. 15 kr.	2,920 fl. 43 kr.
Als Budgetsatz ist der Durchschnitt mit	1,787 „ 5 „	973 „ 34 „

angenommen.

Karlsruhe im Dezember 1857.

Direktion der großherzoglichen Verkehrsanstalten.

Zimmer.

Vdt. Fischer.

Effektiv-Etat am 31. Dezember 1857.

Centralverwaltung.

		Betrag der Besoldungen.
1 Direktor		3,000 fl.
7 Kollegialmitglieder: 7 Räthe: 1 à 2,200 fl., 2 à 1,800 fl., 2 à 1,700 fl., 2 à 1,600 fl.		12,400 „
18 Kanzleibeamte: 1 Oberrechnungsrath zu 1,500 fl.; 1 Revisionsvorstand zu 1,400 fl., 2 Sekretäre: 1 zu 1,000 fl., 1 zu 800 fl.; 10 Revisoren: 2 zu 1,200 fl., 2 zu 1,100 fl., 1 zu 1,000 fl., 2 zu 900 fl., 2 zu 800 fl., 1 zu 700 fl.; 2 Registratoren: zu 1,200 fl., 1 zu 900 fl.; 1 Expeditor zu 1,200 fl.; 1 Kanzlist zu 700 fl.		18,400 „
1 Transportinspektor (zur Zeit nicht besetzt)		1,200 „
1 Generalpostkassier		1,800 „
	unter §. 7	36,800 fl.

Lokalverwaltung.

7 Post- und Eisenbahnamtsvorstände: 2 zu 1,800 fl.	3,600 fl.	
1 „ 1,700 „	1,700 „	
2 „ 1,500 „	3,000 „	
2 „ 1,400 „	2,800 „	
Lokalzulage für den Vorstand in Basel	200 „	
6 Postamtsvorstände: 1 zu 1,800 fl.	1,800 „	
3 „ 1,600 „	4,800 „	
1 „ 1,500 „	1,500 „	
1 „ 1,300 „	1,300 „	
3 Eisenbahnamtsvorstände: 1 zu 1,600 fl.	1,600 „	
1 „ 1,500 „	1,500 „	
1 „ 1,400 „	1,400 „	
1 Vorstand der Eisenbahnhauptwerkstätte und des Hauptmagazins zu	1,000 „	
		26,200 fl.

		Betrag der Besoldungen.
Uebertrag		26,200 fl.
5 Postverwalter: 1 zu 1,700 fl.	1,700 fl.	
1 „ 1,400 „	1,400 „	
2 „ 1,300 „	2,600 „	
1 „ 1,200 „ (zur Zeit erledigt)	1,200 „	
4 Bezirksingenieure: 2 zu 1,400 fl.	2,800 „	
1 „ 1,300 „	1,300 „	
1 „ 900 „	900 „	
1 Verwaltungs- und Kassenbeamter	1,400 „	
		13,300 „
2 Post- und Eisenbahnamtskassiere: 1 zu 1,300 fl.	1,300 fl.	
1 „ 1,100 „	1,100 „	
Lokalzulage für den Kassier in Basel	150 „	
11 Postkassiere: 5 zu 1,300 fl.	6,500 „	
3 „ 1,200 „	3,600 „	
1 „ 1,100 „	1,100 „	
2 „ 1,000 „ (1 Stelle zur Zeit erledigt)	2,000 „	
4 Eisenbahnkassiere: 3 zu 1,300 fl.	3,900 „	
1 „ 1,000 „	1,000 „	
1 Telegrapheninspektor	1,000 „	
		21,650 „
unter §. 12 des Post-, beziehungsweise Eisenbahn-Etats		61,150 fl.
18 Offiziale: 2 zu 1,100 fl.	2,200 fl.	
2 „ 1,000 „	2,000 „	
6 „ 900 „	5,400 „	
8 „ 700 „	5,600 „	
unter §. 18 des Post-Etats		15,200 „