Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Ordentliches Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1858 und 1859

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Visual Library

Ordentliches Budget für 1858 und 1859.

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

	1858.	1859.
	fl.	fl.
Einnahme.		
§.		
1. Eisenbahntransportgefälle	4,559,730	4,559,730
2. Vergütung von andern Verwaltungen für Transportleistungen:		
a. von der Postverwaltung	52,523	52,523
b. von andern Verwaltungen (Wagenmiethen)	30,000	30,000
3. Telegraphengebühren	108,000	108,000
4. Aus Gebäuden und Grundstücken	7,868	7,868
5. Erlös aus Inventarienstücken und Material	42,000	42,000
6. Ersatz	20,000	20,000
7. Strafen	1,800	1,800
8. Verschiedene und zufällige Einnahmen	800	800
Summme der Einnahme	4,822,721	4,822,721
Ausgabe.		
Tit. I. Lasten.		
1. Abgang und Nachlaß	200	200
2. Entschädigung und Ersatz	4,500	4,500
3. Vergütung an fremde Verwaltungen aus dem Transportverkehr	681,787	681,787
4. Vergütung an fremde Verwaltungen aus dem Telegraphenverkehr	43,000	43,000
5. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge	2,200	2,200
6. Strafgelder zur Unterstützung von Eisenbahnbediensteten	1,470	1,470
7. Verschiedene und zufällige Ausgaben	1,400	1,400
Summe Tit. I.	734,557	734,557

	1858.	1859.
	fl.	fl.
Ausgabe.		
Tit. II. Verwaltungskosten.		
a. Der Centralverwaltung.		
§.		
8. Beitrag zum Centralaufwand der Postverwaltung	48,062	48,062
9. Kommissions- und Inspektionskosten	2,800	2,800
10. Druckkosten und Buchhinderlohn	3,000	3,000
11. Verschiedene und zufällige Ausgaben	1,400	1,400
Summe Tit. II. a.	55,262	55,262
b. Der Bezirksverwaltung.		
12. Besoldungen der Beamten	27,925	27,925
13. Gehalte der Dienstgehülfen	12,675	12,675
14. Bureauaufwand	3,000	3,000
15. Diäten und Reisekosten	5,000	5,000
16. Verschiedene und zufällige Ausgaben	1,800	1,800
Summe Tit. II. b.	50,400	50,400
Hiergu „ „ II. a.	55,262	55,262
Summe Tit. II.	105,662	105,662
Tit. III. Betriebskosten der Eisenbahn.		
a. Allgemeine Betriebskosten.		
17. Gehalte der Aufseher und des Hülfspersonals der Magazine und Werkstätten	21,315	21,315
18. Bureauaufwand der Magazin- und Werkstätteverwaltung	1,200	1,200
19. Taglöhne der Magazin- und Bahnhof-Arbeiter	51,000	51,000
20. Taglöhne der Werkstätte-Arbeiter	100,000	100,000
21. Aufwand für Brennmaterial	170,000	170,000
22. Aufwand für Metallwaaren	136,000	136,000
23. Aufwand für Holzwaaren	20,000	20,000
24. Aufwand für Fettwaaren	54,000	54,000
25. Aufwand für sonstige Materialien (Reservetheile)	45,000	45,000
Uebertrag	598,515	598,515

	1858.	1859.
	fl.	fl.
Ausgabe.		
§.		
Uebertrag	598,515	598,515
26. Aufwand für Anschaffung von Einrichtungsgegenständen der Magazine und Werkstätten	900	900
27. Aufwand für Unterhaltung derselben (außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten)	3,000	3,000
28. Aufwand für Unterhaltung der Signalapparate	200	200
29. Verschiedene und zufällige Ausgaben	312	312
Summe Tit. III. a.	602,927	602,927
b. Besondere Kosten für den Transportdienst.		
(Expeditions- und Fahrtdienst).		
30. Gehalte und Belohnungen der Expeditoren und Billetausgeber	29,538	29,538
31. Gehalte und Belohnungen der Expeditionsgehülfen	29,822	29,822
32. Gehalte und Belohnungen des untern Hülfspersonals und der Arbeiter bei der Güterbureaux	79,415	79,415
33. Gehalte und Belohnungen des Fahrpersonals	184,049	184,049
34. Bureauaufwand und Druckkosten	13,000	13,000
35. Anschaffung von Transportwagen	—	—
36. Unterhaltung derselben (außerhalb der Betriebswerkstätte)	8,000	8,000
37. Reinigung derselben	10,000	10,000
38. Anschaffung von Transportwagen	—	—
39. Unterhaltung derselben (außerhalb der Betriebswerkstätte)	20,000	20,000
40. Reinigung derselben	7,500	7,500
41. Anschaffung von Beleuchtungsgegenständen	4,000	4,000
42. Unterhaltung derselben (außerhalb der Betriebswerkstätte)	600	600
43. Vergütung an fremde Verwaltungen für Besorgung des Transportdienstes:		
a. an die Main-Neckar-Eisenbahnverwaltung für Besorgung des Transportdienstes auf der Mannheim-Friedrichsfelder Bahn	15,302	15,302
b. an fremde Verwaltungen für Wagenmiethe	12,000	12,000
Uebertrag	413,226	413,226

	1858.	1859.
	fl.	fl.
Ausgabe.		
§. Uebertrag	413,226	413,226
44. Verschiedene und zufällige Ausgaben	2,400	2,400
Summe Tit. III. b.	415,626	415,626
c. Besondere Kosten für Unterhaltung der Bahn, Gebäude und Bahnhöfe.		
45. Gehalte und Belohnungen der Aufseher	18,635	18,635
46. Gehalte und Belohnungen der Bahn- und Bahnhofhalter	178,855	178,855
47. Für Anschaffung von Werkzeugen	1,000	1,000
48. Für Unterhaltung derselben (außerhalb der Betriebswerkstätte)	2,000	2,000
49. Aufwand für Heizung und Beleuchtung der Bahnwartstationen	9,630	9,630
Aufwand für den Schienenweg und die Stationen.		
50. Bahnkörper	12,000	12,000
51. Zusammen des Schienengleises	75,000	75,000
52. Schienenunterlage (Schwellenbau)	124,000	124,000
53. Schienen und deren Befestigung	125,000	125,000
54. Auswechslungen, Drehscheiben und Schiebebühnen	5,000	5,000
55. Brücken, Durchlässe und Wegübergänge	16,000	16,000
56. Absperrung und Einfriedigung der Bahn und Bahnhöfe	3,500	3,500
57. Bahnhofanlagen (Wege, Einsteig- und Verladeplätze, Entleerungsgruben, Abgußställe 2c.)	3,500	3,500
58. Stationsgebäude und dazu gehörige Bauanlagen	18,000	18,000
59. Bahnwartshäuser nebst Zugehör	7,000	7,000
60. Wasserleitungen und Speisungseinrichtungen	500	500
61. Verschiedene und zufällige Ausgaben	13,200	13,200
Summe Tit. III. c.	609,820	609,820
Hiezu „ „ III. b.	415,626	415,626
„ „ III. a.	602,927	602,927
Summe Tit. III.	1,628,373	1,628,373

	1858.	1859.
	fl.	fl.
Ausgabe.		
Tit. IV. Betriebskosten des Telegraphen.		
§.		
62. Gehalte und Belohnungen der Telegraphisten und technischen Gehülfen	30,610	30,610
63. Gehalte und Belohnungen des untern Hülfspersonals	1,025	1,025
64. Bureauaufwand	2,575	2,575
65. Diäten und Reisekosten	1,500	1,500
66. Aufwand für Unterhaltung des elektromagnetischen Telegraphen	12,000	12,000
67. Verschiedene und zufällige Ausgaben	300	300
Summe Tit. IV.	48,010	48,010
Zusammenstellung.		
Tit. I. Lasten	734,557	734,557
„ II. Verwaltungskosten	105,662	105,662
„ III. Betriebskosten der Eisenbahn	1,628,373	1,628,373
„ IV. Betriebskosten des Telegraphen	48,010	48,010
Summe der Ausgabe	2,516,602	2,516,602
Abschluß.		
Einnahme	4,822,721	4,822,721
Ausgabe	2,516,602	2,516,602
Reine Einnahme	2,306,119	2,306,119

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Begründung.

I. Allgemeine Bemerkungen.

Bei Aufstellung des ordentlichen Budgets der Eisenbahnbetriebsverwaltung, auf dessen Resultat die Schwankungen des Verkehrs und die hauptsächlich durch die Vollendung neuer Schienenwege eintretende Aenderung in der Benützung der älteren stets von großem Einfluß sein müssen, ergibt sich jeweils nicht nur Veranlassung, einen Rückblick auf die Verwaltungsresultate der vorhergegangenen Budgetperiode zu werfen, sondern erheischt auch die Vorsicht, die Zukunft in das Bereich der näheren Betrachtungen zu ziehen, in wie fern dieselbe, mehr oder weniger nahe, die künftigen Rechnungsresultate mehr oder weniger ernstlich berühren kann.

Während, wie aus der gegebenen Nachweisung unter §. 1 der nachstehenden speziellen Bemerkungen erhellt, die Einnahmen des Jahres 1856 jene des Jahres 1855 abermals um 330,151 fl. überstiegen haben, geht aber aus der erwähnten Nachweisung zugleich hervor, daß dieser Fortschritt hauptsächlich dem Verkehr der Personen ꝛc. beizumessen ist, der Gütertransport dagegen einen, wenn auch nicht bedeutenden Rückschritt gemacht hat.

Wir vermögen diese Erscheinung lediglich der Konkurrenz anderer Linien zuzuschreiben, welche die großherzogliche Staatsbahn insbesondere in letzterer Zeit erhalten hat.

Es ist dieß ein Schicksal, dem mehr oder weniger fast alle Bahnen unterworfen sind und bleibt unter Umständen dieser Art nichts übrig, als solche Maßregeln zu treffen, welche geeignet sind, den sichern Verlust so gering als möglich zu machen.

Ein Umstand, welcher der großherzoglichen Staatsbahn in dieser Beziehung in der ablaufenden Budgetperiode zu Hülfe gekommen, ist die Inbetriebnahme der 4,4 Meilen langen Eisenbahnstrecke Basel-Säckingen, welche am 4. Februar 1856, und der 3,3 Meilen langen weiteren Strecke von Säckingen nach Waldshut, welche am 30. Oktober 1856 stattgefunden hat.

Hierdurch war eine wesentliche Annäherung der großherzoglichen Staatsbahn an Haupthandelsplätze der Schweiz gewonnen, wodurch dem Verkehr der badischen Bahn nicht unbeträchtlicher Vorschub geleistet wurde.

Immerhin müssen sich aber die Personen wie Güter noch namhafte Strecken weit auf dem langsameren und theuerern Transportmittel der Landfuhrwerke bewegen, um an die Orte ihrer Bestimmung zu gelangen.

Es wird daher auch für die Strecke Basel-Waldshut von wesentlichem Belange werden, sobald mit der im nächsten Frühjahre voraussichtlich eintretenden Eröffnung der in Basel ausmündenden Schweizerbahnen die unmittelbare Schienenverbindung mit den hauptsächlichsten Schweizerstädten hergestellt sein wird, indem dann ein Theil des bisherigen Personenverkehrs der Stationen Säckingen und Waldshut ohne Zweifel in Basel eine Ablenkung beziehungsweise einen Zugang erfahren wird.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Was den Güterverkehr anbelangt, so wird solcher von dem nicht fernen Zeitpunkte an, wo die in Basel ausmündende linksrheinische Bahn unmittelbar sich an die schweizerische Bahn in Basel anschließen wird, ebenfalls in erheblichem Maaße bedroht sein, indem dann die Güter von Mainz resp. Ludwigshafen aus ohne Umladung bis an ihre Bestimmungsorte in der Schweiz werden gelangen können.

Zwar steht erfreulicher Weise der großherzoglichen Staatsbahn ein gleicher Anschluß an die schweizerischen Bahnen an ihrem dermaligen Endpunkte in Aussicht; bis zu dessen Verwirklichung dürfte aber der Verkehr der Strecke Basel-Waldshut eine nicht unerhebliche Schmälerung erleiden.

Ihre eigentliche Belebung wird diese Strecke aber erst dann erhalten, wenn die Bahn unter Berührung weiterer Hauptpunkte des Handels- und Personenverkehrs ihre Fortsetzung rheinaufwärts erhalten haben wird.

Sind hiernach die Interessen der großherzoglichen Staatsbahn an diesem obern derzeitigen Endpunkte der Bahn — wenigstens theilweise — für die Zukunft gewahrt, so darf nicht außer Acht gelassen werden, daß der Verkehr an dem nördlichen Ausgangspunkte der Bahn noch ernstlicher bedroht zu werden anfängt.

Mit der in wenigen Jahren vollendeten Bahn auf dem linken Rheinufer werden die Güter aus England, Amerika, beziehungsweise Holland, Belgien und dem Niederrhein von da an, wo sie das linksrheinische Bahnnetz berühren, ohne durch einen nothwendigen Umschlag gehindert zu sein, auf der linken Rheinseite nach der Schweiz gelangen können.

Es ist begreiflich, daß eine solche Bahn, welche sich durch sich selbst als die gefährlichste Konkurrentin des Rheinschifffahrtverkehrs beurkundet, vermöge der Vortheile der Ununterbrochenheit und der Schnelligkeit und Sicherheit der Verkehrsvermittlung sich den größten Theil des Rheinverkehrs nach der Schweiz, der bisherigen Hauptalimentation der großherzoglichen Staatsbahn aneignen wird, sofern es nicht gelingen sollte, der letzteren durch geeignete Vorkehrungen die gleichen Vorzüge zu verschaffen.

Es ist oben bemerkt, daß die Mehreinnahme im Jahr 1856 hauptsächlich dem Personenverkehre zuzuschreiben sei.

Obwohl die großherzogliche Staatsbahn sich fortwährend einer sehr bedeutenden Personenfrequenz zu erfreuen gehabt hat, so war dieselbe doch nicht der Art, daß sie ohne Taxerhöhung so viel mehr hätte abwerfen können.

Es wurde aber für gerechtfertigt gehalten, bei den nicht mehr entbehrlichen Schnellzügen, welche nicht nur mehr Betriebsmaterial in Anspruch nehmen und abnützen, sondern auch eine wesentlich sorgfältigere und darum kostspieligere Bahnunterhaltung erfordern, zur Ausgleichung dieser Mehrkosten eine Taxerhöhung von 20 Prozent eintreten zu lassen.

In Folge dessen hat vom 1. Mai 1856 bis letzten Dezember 1856 eine Mehreinnahme von circa 103,000 fl. stattgefunden und läßt sich die jährliche Mehreinnahme auf circa 130,000 fl. veranschlagen.

Zugleich lehrte die Erfahrung, daß die Personenfrequenz durch diese Maßregel nicht, wie vielleicht befürchtet wurde, irgend welche Beeinträchtigung erlitt.

Hinsichtlich der Beziehungen zu auswärtigen Eisenbahnverwaltungen ist zu bemerken, daß zu dem direkten Personenverkehre mit dem mitteldeutschen Verbande, mit der Main-Neckarbahn, mit der württembergischen Staatseisenbahn, mit den bayerischen, österreichischen Bahnen, so wie mit den Hauptbahnen Frankreichs der direkte Personenverkehr mit den hannöver'schen Bahnen, resp. den Stationen Göttingen, Hannover, Harburg und Bremen getreten ist.

Der Personen- und Güterverkehr mit Frankreich, welcher in den letzten Jahren schon erheblich zugenommen hat, darf nach Herstellung einer stehenden Brücke bei Kehl mit Gewißheit einem ganz bedeutenden Aufschwunge entgegensehen.

Die in dem vorigen Budget ausgesprochene Erwartung der Wiederzunahme der Einnahmen aus dem Telegraphenverkehre hat sich nach Ausweis des unter §. 3 der speziellen Bemerkungen Gesagten bewährt.

Sowohl der interne als der internationale Depeschenverkehr hat zugenommen und dürfte insbesondere der letztere durch weiter erleichterte Benützung dieses Kommunikationsmittels einen noch größeren Umfang gewinnen.

Gehen wir über auf die Ausgabe, so begegnen wir hier freilich einer bedeutenden Mehrausgabe im Vergleich zum vorhergegangenen Budget.

Ein geringer Theil dieser Mehrausgabe ist auf Rechnung der nothwendigen Personalvermehrung zu setzen.

Den größten Antheil hieran haben die gehörige Instandsetzung und Unterhaltung von Bahn- und Transportmaterial, die durchgehends erhöhten Preise fast aller Betriebsmaterialien und der Arbeitslöhne und endlich die Aufbesserung der Besoldungen und Gehalte des vorhandenen Personals.

Gleichwohl übersteigt die veranschlagte Reineinnahme für 1858 und 1859 jene für 1856 und 1857 um 225,448 fl.

Da jedoch, so weit eine Beurtheilung nach den vorhandenen Materialien zur Zeit möglich ist, die Einnahme für 1857 sich höher stellen wird, als diejenige des Jahres 1856, welche dem neuen Budget bei Berechnung des Ertrags der Eisenbahn aus Transportgefällen zu Grunde gelegt worden, so ist zu hoffen, daß das wirkliche Rechnungsergebniß diesen Betrag noch übersteigen werde.

II. Spezielle Bemerkungen.

Einnahme.

§. 1. Eisenbahntransportgefälle.

Bei einer Anstalt, wie die großherzogliche Staatseisenbahn, deren Einnahmen eben sowohl durch den fortwährend im Steigen begriffenen Verkehr von Personen und Gütern gehoben, wie durch die Anstrengungen bestehender Konkurrenzlinien bedroht werden können, erscheint es nicht zweckmäßig, einer Berechnung der voraussichtlichen Einnahmen den Durchschnitt zu entfernter und in ihren Verhältnissen verschiedener Normaljahre zu Grunde zu legen.

Ein solches Verfahren dürfte sogar unzulässig sein, sobald die Verhältnisse durch Zuwachs neuer, nicht unbedeutender Bahnstrecken im Verlaufe der Normaljahre wesentich verändert worden sind.

Dieß ist aber der Fall mit der großherzoglichen Staatsbahn, wie voran schon bemerkt worden ist.

Wie daher im Budget für 1856/57 schon geschehen, werden die in der Budgetperiode 1858 und 1859 zu erwartenden Einnahmen nur auf die Resultate zweier früherer Jahre, nämlich der Jahre 1855 und 1856 gegründet und zwar wird das Jahr 1856 nur nach vorheriger Ausscheidung des Unähnlichen in Betracht gezogen werden.

Die nachfolgende Darstellung bezweckt eine Uebersicht über die gemachten Einnahmen von 1855 und 1856 zu geben, wie sie eine solche über die für 1858 und 1859 voraussichtlich zu erwartenden Einnahmen gewähren soll.

Darstellung

der Einnahmen der großherzoglichen Staatseisenbahn von 1855 und 1856.

(incl. der Zweigbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld.)

	1855.			1856.		
	Aus Personen-, Gepäck-, Vieh- ꝛc. Transport.	Aus Güter-Transport.	Im Ganzen.	Aus Personen-, Gepäck-, Vieh- ꝛc. Transport.	Aus Güter-Transport.	Im Ganzen.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Erhoben wurden	1,742,630	2,297,536	4,040,166	1,968,648	2,321,755	4,290,403
Hiervon ab Erhebungen und Zahlungen für resp. an fremde Verwaltungen	194,697	527,047	721,744	171,476	470,354	641,830
Verbleiben für die badische Verwaltung	1,547,933	1,770,489	3,318,422	1,797,172	1,851,401	3,648,573
Einnahme von 1855	—	—	—	1,547,933	1,770,489	3,318,422
Mehreinnahme von 1856 . . .	—	—	—	249,239	80,912	330,151
Um ein Urtheil über diese Mehreinnahme für 1856 zu gewinnen, ist Folgendes zu berücksichtigen. Es beträgt:						
a. der veranschlagte Ertrag der Strecke Basel-Säckingen für 9 Monate (Februar bis incl. Oktober 1856)				93,125	99,656	192,781
b. deßgleichen der Strecke Basel-Waldshut für 2 Monate (30. Oktober 1856 bis letzten Dezember)				36,215	38,754	74,969
c. der wirkliche und geschätzte Ertrag der 20 Prozent Zuschlag zu den Taxen der Schnellzugbillete vom 1. Mai bis letzten Dezember 1856				103,000	—	103,000
zusammen . .				232,340	138,410	370,750
Sieht man daher ab von vorstehenden besondern Erträgnissen, wodurch sich das Jahr 1856 von jenem 1855 unterscheidet, so ergibt sich, unter der Voraussetzung, daß die Basel-Waldshuter Strecke die veranschlagten 267,750 fl. wirklich eingebracht habe:						
a. aus Personentransport eine Mehreinnahme von				16,899	—	—
b. aus Gütertransport eine Mindereinnahme von				—	57,498	—
c. im Ganzen also eine Mindereinnahme von 1856 im Vergleich zum Jahr 1855 von				—	—	40,599

	Aus Personen-, Gepäck-, Vieh- ꝛc. Transport.	Aus Güter-Transport.	Im Ganzen.
	fl.	fl.	fl.
Die wirkliche, mit dem Jahr 1855 vergleichbare Einnahme von 1856 berechnet sich demnach, wie folgt:			
Gesammteinnahme für 1856	1,797,172	1,851,401	3,648,573
Hiervon ab vorstehende	232,340	138,410	370,750
welche nicht vergleichbar sind.			
Somit vergleichbare Einnahme von 1856	1,564,832	1,712,991	3,277,823
" " " 1855	1,547,933	1,770,489	3,318,422
Summe . .	3,112,765	3,483,480	6,596,245
Durchschnitt .	1,556,383	1,741,740	3,298,123
Hierzu:			
a. Einnahme aus der Bahnstrecke Basel-Waldshut für 12 Monate wie im Budget für 1857	217,291	232,529	449,820
b. Mehreinnahme aus Schnellzugsbilleten für 12 Monate circa . .	130,000	—	130,000
Hiernach beträgt die jährliche voraussichtliche Einnahme für 1858 und 1859	1,903,674	1,974,269	3,877,943
Fügt man diesen Summen noch die Erhebung für fremde Verwaltungen hinzu nach dem Durchschnitt der Jahre 1855 und 1856 mit	183,087	498,700	681,787
so berechnet sich die Bruttoeinnahme für jedes der Jahre 1858 und 1859 welche ins Budget aufgenommen wurden.	2,086,761	2,472,969	4,559,730

§. 2. Vergütung von andern Verwaltungen für Transportleistungen.

a. Von der Postverwaltung.

Die von Seite des Postetats an die Eisenbahnbetriebsverwaltung für den Transport der Briefpostwagen und der Fahrpoststücke zu leistende Vergütung ist im §. 27 des Budgets der Postverwaltung speciell berechnet und beträgt für ein Jahr:

bei der Briefpost	13,210 fl.
„ „ Fahrpost	39,313 „
zusammen . . .	52,523 fl.

welche in das Budget aufgenommen sind.

b. Von andern Verwaltungen.

(Wagenmiethe.)

Diese, je nach den Verhältnissen des Gütertransports sehr wandelbare Einnahme hat für 1856 betragen 32,880 fl. 39 kr.; es kommen deßhalb hier 30,000 fl. zur Aufnahme.

§. 3. Telegraphengebühren.

Die betreffenden Abrechnungen sind zwar noch nicht vollständig gepflogen, doch dürfte sich nach den vorliegenden Materialien die Einnahme aus dem Telegraphenverkehre für 1855 und 1856 folgendermaaßen gestellt haben:

	1855.	1856.
a. aus dem innern Depeschenverkehr	4,626 fl.	6,243 fl.
b. „ „ internationalen Depeschenverkehr . . .	46,486 „	56,064 „
Summe . . .	51,112 fl.	62,307 fl.
hierzu die Einnahme für fremde Verwaltungen mit circa	28,585 „	42,279 „
Gesammtsumme der Einnahme . . .	79,697 fl.	104,586 fl.

In welchem Maaße nun die Einnahmen aus diesem Verkehre gesteigert werden dürften durch die im Laufe des Jahres 1857 neu hinzugetretenen, sowie durch die Anfangs 1858 noch hinzutretenden Telegraphenlinien als:

a. von Offenburg nach Constanz (eröffnet am 1. Mai 1857);
b. von Stockach an die preußische Grenze (Sigmaringen) (eröffnet am 20. Juli 1857);
c. von Schopfheim nach Leopoldshöhe (eröffnet am 25. September 1857);
d. von Dinglingen nach Lahr (wird im Januar 1858 eröffnet werden);
e. von Heidelberg an die bayerische Grenze bei Würzburg (wird voraussichtlich im 1. Quartal 1858 eröffnet werden);

läßt sich zur Zeit nicht ermessen.

Uebrigens glauben wir mit Rücksicht auf obigen Zugang, sowie im Hinblick darauf, daß die Einnahme von 1856 nicht ganz maaßgebend sein kann, weil außerordentlicher Weise die Korrespondenz in internationalen Staatsdepeschen in diesem genannten Jahre sehr stark war, für's Budget 1858 und 1859 die Einnahme nicht über . . 65,000 fl. veranschlagen zu sollen.

Uebertrag	65,000 fl.
Hierzu die ungefähre Einnahme für fremde Verwaltungen mit	43,000 „
Gesammteinnahme für jedes der Jahre 1858 und 1859	108,000 fl.

welche in Ansatz gebracht sind.

§. 4. Aus Gebäuden und Grundstücken.

Die durchschnittliche Einnahme der Normalperiode besagt 7,868 fl., welche zur Aufnahme in's Budget kommen.

§. 5. Erlös aus Inventarienstücken und Material.

Die Einnahme in der Normalperiode betrug durchschnittlich 42,843 fl., weßhalb 42,000 fl. als voraussichtliche Einnahme der neuen Budgetperiode angenommen werden.

§. 6. Ersatz.

Hier erscheinen die Ersatzleistungen für die an andere Verwaltungen abgegebenen Materialien, die Vergütung der Main-Neckarbahn für die Beaufsichtigung der Main-Neckareisenbahn von Heidelberg nach Friedrichsfeld, ferner für die bei der Station Mannheim erwachsenen Kosten für Besorgung des Main-Neckarstaatstelegraphen, die Vergütung der württembergischen Verwaltung für Besorgung des Personenexpeditionsdienstes in Bruchsal und endlich die Vergütung für die in den Werkstätten auf Rechnung anderer Etats (außerordentlicher und Bauetat) gefertigten Arbeiten oder für an solche abgegebene Materialien.

Die betreffenden Einnahmen dürften für 1858 und 1859 auf 20,000 fl. zu veranschagen sein.

§. 7. Strafen.

Die durchschnittliche Einnahme der Normaljahre beträgt 1,793 fl., daher 1,800 fl. angenommen werden.

§. 8. Verschiedene und zufällige Einnahmen.

Als Maaßstab muß hier die Einnahme für 1856 gelten, da hier in früheren Jahren Wagenmiethen zur Verrechnung kamen, welchen mittlerweile ein anderer Platz angewiesen worden ist (siehe §. 2. b. Wagenmiethe).

Die Einnahme von 1856 betrug 832 fl. 59 kr., daher 800 fl. in Ansatz kommen.

Ausgabe.

Tit. I. Lasten.

§. 1. Abgang und Nachlaß.

Der Durchschnitt des in den Normaljahren 1854/56 erwachsenen Aufwandes beträgt 187 fl. und werden 200 fl. im gegenwärtigen Budget aufgenommen.

§. 2. Entschädigung und Ersatz.

Die in den Jahren 1854 bis 1856 durchschnittlich aufgewendete Summe betrug 4,119 fl., und werden für die vorliegende Budgetperiode 4,500 fl. aufgenommen.

§. 3. Vergütung an fremde Verwaltungen aus dem Transportverkehr.

Unter Bezugnahme auf §. 1 der Einnahme kommen hier 681,787 fl. zur Aufnahme.

§. 4 Desgleichen aus dem Telegraphenverkehr.

Gemäß des §. 3 der Einnahme kommen hier in Ausgabe 43,000 fl.

§. 5. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge.

Der Durchschnitt der Normaljahre 1854/56 besagt 1,717 fl.

Mit Rücksicht auf die neu zugegangenen Gebäulichkeiten der Strecke Basel-Waldshut, wofür 1856 noch keine Beiträge zur Brandversicherung geleistet worden sind, werden 2,200 fl. als künftiger Budgetsatz für genügend erachtet.

§. 6. Strafgelder zur Unterstützung ꝛc.

Dieser Paragraph steht mit §. 7 der Einnahme im Zusammenhang; entsprechend den dort angenommenen 1,800 fl., sowie dem Normaldurchschnitt von 1,461 fl., kommen hier 1,470 zur Aufnahme.

§. 7. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

In den Normaljahren kamen zwar durchschnittlich zur Verausgabung 2,161 fl.; doch dürften wegen Ausscheidung der Wagenmiethe aus dieser Position und Verrechnung derselben unter §. 43 nur 1,400 fl. angenommen werden.

Tit. II. Verwaltungskosten.

A. Der Centralverwaltung.

§. 8. Beitrag zum Centralaufwand der Postverwaltung.

Dieser Beitrag entziffert sich folgendermaaßen:

a. Besoldungen.

1 Direktor zu 3,200 fl. Besoldung und 300 fl. Funktionsgehalt je zur Hälfte		1,750 fl.
5 Räthe (3 wirthschaftliche, 2 technische) zu durchschnittlich 2,000 fl.		10,000 „
1 Transportinspektor		1,600 „
1 Hochbauinspektor		1,400 „
1 Oberrechnungsrath als Vorstand des Kontrolbureaus		1,600 „
1 Vorstand des technischen Bureaus zur Hälfte		700 „
1 Sekretär 1 Registrator 4 Revisoren beim Kontrolbureau 4 Revisoren bei der Rechnungsrevision 1 Expeditor	11 à 1,200 fl.	13,200 „
1 Kanzlist		800 „
		31,050 fl.

	Uebertrag . .	31,050 fl.

b. Gehalte.

15 Gehülfen und zwar:		
1 Sekretariatspraktikant 10 Gehülfen beim Kontrolbureau 3 Gehülfen bei der Rechnungsrevision 1 Gehülfe bei dem technischen Bureau	7 zu 700 fl., 8 zu 600 fl.	9,700 fl.
2 Zeichner: 1 zu 900 fl., 1 zu 600 fl., letzterer zur Hälfte		1,200 „
Gehalte für 3 Diurnisten zu 474 fl. 30 kr.		1,424 „
Gehalte für 1½ Kanzleidiener zu 500 fl.		750 „
		13,074 fl.
	Hierzu 5 Prozent Aufbesserung. . . .	654 „
Revisionsgebühren für 4 Revisoren zu 100 fl.		400 „
		14,128 „

c. Bureauaufwand.

Der Antheil an 66 Arbeitern mit 40½ Arbeitern aus jährlich 4,700 fl.		2,884 „
	Summe . .	48,062 fl.

§. 9. Kommissions- und Inspektionskosten.

Der Durchschnitt der Normaljahre besagt eine Ausgabe von 2,668 fl.

Es wird daher der Budgetsatz von 1856 und 1857 mit 2,800 fl. auch für 1858 und 59 beibehalten.

§. 10. Druckkosten und Buchbinderlohn.

Es wurden in den Jahren 1854/56 im Durchschnitt verausgabt 2,657.

Der Budgetsatz von 1856 und 1857 betrug 3,000 fl., welche mit Rücksicht auf die in der Budgetperiode 1858 und 1859 nothwendig werdende neue Ausgabe von Reglements und Tarifen wieder angenommen werden.

§. 11. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Der Durchschnitt der Normaljahre beträgt zwar 2,796 fl., doch dürften für 1858 und 1859 die im letzten Budget angenommenen 1,400 fl genügen.

B. Der Bezirksverwaltung.

§. 12. Besoldungen der Beamten.

Die Darstellung des Erfordernisses an Bezirksbeamten, sowohl der Post- als der Betriebsverwaltung, ist unter §. 12 des Budgets der Postverwaltung gegeben und ist der dort berechnete Antheil der Eisenbahnbetriebsverwaltung jährlich mit 27,925 fl. hier aufgenommen.

§. 13. Gehalte der Dienstgehülfen.

Das Bedürfniß an vorstehendem Personal bleibt in fraglicher Budgetperiode dasselbe wie in der unmittelbar vorhergehenden und berechnen sich die Mittel hierfür folgendermaaßen:

7 erste Gehülfen zu durchschnittlich 600 fl.	4,200 fl.
9 Kanzleigehülfen zu durchschnittlich 450 fl.	4,050 „
5 technische Assistenten zu durchschnittlich 650 fl.	3,250 „
Von vorstehenden 11,500 fl. 5 Prozent Aufbesserung mit	575 „
Ferner für außerordentliche Schreibaushülfe	300 „
Lokalzulage für den ersten Gehülfen, den Kanleigehülfen und technischen Assistenten zu Basel zu 100 fl.	300 „
Summe	12,675 fl.

welche ins Budget aufgenommen sind.

§. 14. Bureauaufwand.

Der durchschnittliche Aufwand während der Normaljahre hat 2,659 fl. betragen.

In Anbetracht, daß die Vermehrung der Stationen erst im Verlaufe des Jahres 1856 eingetreten ist, werden die 3,000 fl. des vorigen Budgets beibehalten.

§. 15. Diäten und Reisekosten.

Der durchschnittliche Aufwand der Normaljahre betrug 4,996 fl.; der versuchsweise angenommene Budgetsatz für 1856/57 4,200 fl. Es kommen daher für die künftige Budgetperiode 5,000 fl. in Ansatz.

§. 16. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Der Durchschnitt der Normalperiode besagt zwar die Summe von 3,461 fl. Doch kann weder das Jahr 1854 noch das Jahr 1856 als maaßgebend betrachtet werden; ersteres aus dem im vorigen Budget bemerkten Grunde nicht, und letzteres nicht, weil der Mehraufwand für 1856 in der nächsten Budgetperiode nicht wiederkehren wird. Daher wird der Aufwand für 1855 mit 1,738 fl. 30 kr. zum Maaßstabe genommen und der Budgetsatz auf 1,800 fl. festgesetzt.

Tit. III. Betriebskosten der Eisenbahn.

§. 17. Gehalte der Aufseher und des Hülfspersonals ꝛc.

Das Bedürfniß an vorstehendem Personal wird voraussichtlich in der Budgetperiode 1858 und 1859 dasselbe bleiben, wie in der vorhergehenden, und würden sich daher die Mittel hierfür folgendermaaßen berechnen:

6 Werkmeister: 1 zu 1,300 fl., 1 zu 1,200 fl., 2 zu 1,100 fl., 2 zu 1,000 fl.	6,700 fl.
7 Werkführer: 2 zu 900 fl., 3 zu 800 fl., 2 zu 700 fl.	5,600 „
3 Werkschreiber zu 400 fl.	1,200 „
8 Materialverwalter: 1 zu 1,100 fl., 1 zu 900 fl. und 6 zu 800 fl., von welch letzteren 7 die Hälfte des Gehalts unter §. 45 verechnet wird	3,950 „
1 Waagmeister	500 „
1 Bureaudiener	475 „
Hierzu 10 Prozent Aufbesserung von 18,400 fl. mit	1,840 „
Für außerordentliche Dienstaushülfe	800 „
Lokalzulage für den Materialverwalter und Bahnhofaufseher zu Basel an 100 fl. hier die Hälfte und für den Werkmeister daselbst 100 fl.	150 „
Für 3 Werkmeister und 1 Materialverwalter Entschädigung zu 50 fl. wegen mangelnder Dienstwohnung	200 „
Summe	21,315 fl.

welche den Budgetsatz für 1858 und 1859 bildet.

§. 18 Bureauaufwand ꝛc.

Der durchschnittliche Aufwand betrug 1,173 fl.; es bleiben daher die früheren 1,200 fl. beibehalten.

§. 19. Taglöhne der Magazin- ꝛc. Arbeiter.

Der im vorigen Budget angenommene Satz von 48,000 fl. erwies sich als unzureichend; der Aufwand hatte in der Normalperiode durchschnittlich betragen 51,625 fl. Im Jahr 1856 war der Aufwand 49,111 fl. Da aber in diesem Jahr die Bahnstrecke Säckingen-Waldshut nur zwei Monate im Betrieb stand, so wird der Budgetsatz zu 51,000 fl. angenommen.

§. 20. Taglöhne der Werkstättearbeiter.

Die Normalperiode liefert hier einen Aufwand von durchschnittlichen 129,480 fl., welcher jedoch wegen des in den Jahren 1854 und 1855 durchgeführten Umbaues der Bahn und des Transportmaterials für Rechnung des außerordentlichen und Bauetats nicht maaßgebend sein kann.

Der Aufwand für 1856 betrug 97,827 fl. 40 kr. Berücksichtigt man die Vermehrung des Transportmaterials, die größeren Reparaturen an den ältern Fahrzeugen, sowie die ausgedehnteren Arbeiten für die Bahnunterhaltung, so werden im Hinblick auf das im Jahre 1859 erstmals in eigener Administration bewirkt werdende Aufziehen der Radreife durchschnittlich 100,000 fl. für jedes Jahr erforderlich werden, welche in das Budget aufgenommen sind.

§. 21. Aufwand für Brennmaterial.

Der durchschnittliche Aufwand der Normaljahre betrug 186,310 fl.

Die bedeutende Steigerung der Koaks- und Holzpreise in den letzten Jahren nöthigte, auf die Feuerung der Lokomotiven mit wohlfeilerem Material Bedacht zu nehmen, wenn nicht diese Position bei der Zunahme des Betriebs und der Ausdehnung der Bahnstrecken zu einer unverhältnißmäßigen Höhe gesteigert werden sollte.

In den Jahren 1853 und 1854, in welchen noch dazu der größte Theil der Personenmaschinen mit Holz gefeuert wurden, belief sich der jährliche Aufwand an Koaks, wie im vorigen Budget schon bemerkt, allein auf circa 140,270 fl.

Durch den Uebergang auf die Lokomotivfeuerung mit Steinkohlen war es möglich, den Aufwand für diese, für den Ofenbrand der Dienstlokalitäten, sowie für die Heizung der stehenden Dampfmaschinen trotz des gesteigerten Betriebes und des Zugangs an circa 8 Meilen Bahn auf circa 150,000 fl. zu bringen.

Hierzu sind die Kosten für Schmiede-, Gries- und Holzkohlen zu rechnen, sowie der Aufwand für Anfeuerungsholz.

Der bisherige Budgetsatz mit 170,000 fl., welcher dem Aufwand im Jahr 1856 entspricht, wird daher versuchsweise beibehalten.

§. 22. Aufwand für Metallwaaren.

Der Durchschnitt der Normalperiode mit 217,227 fl. kann der mehrerwähnten besonderen Verhältnisse in den Jahren 1854/55 wegen nicht als Maaßstab betrachtet werden.

Gleichwohl sind unter dieser Position in der vorliegenden Budgetperiode bedeutendere Summen erforderlich, als solche für 1856/57 nothwendig waren.

In Anbetracht nämlich, daß wegen der vorzüglichen Eigenschaften der Maschinenradreife aus Gußstahl solche immer mehr zur Verwendung kommen, indem der größere Betrag der Anschaffungskosten gegenüber den eisernen

Radreifen durch geringere Abnützung wieder ersetzt wird, soll ein Theil der nöthigen Maschinenradreife von Gußstahl genommen werden, um so nach und nach sämmtliche Maschinen hiermit zu versehen.

Daher wird der Aufwand betragen:

	für 1858.	für 1859.
1. für Anschaffung von Metallwaaren im Allgemeinen	36,000 fl.	36,000 fl.
2. für Anschaffung von Radreifen	70,000 „	70,000 „
3. für Erneuerung der Feuerbüchsen an den ältern Maschinen	17,000 „	17,000 „
4. für Erneuerung der älteren Maschinen- und Tenderachsen	8,000 „	8,000 „
5. für Erneuerung der ältern Wagenachsen und Achsenbüchsen	10,000 „	— „
Summe . . .	141,000 fl.	131,000 fl.
oder durchschnittlich . . .	136,000 fl.	

§. 23. Aufwand für Holzwaaren.

Der durchschnittliche Normalaufwand beträgt zwar 27,622 fl. Anstatt des bisherigen Budgetsatzes von 25,000 dürfte jedoch in der bevorstehenden Budgetperiode mit 20,000 fl. für jedes der beiden Jahre ausgereicht werden.

§. 24. Aufwand für Fettwaaren.

Der Aufwand der Normalperiode besagt 67,016 fl., welcher jedoch aus mehrerwähnten Gründen nicht maßgebend ist. Ebenso wenig kann der Aufwand für 1856 mit 59,000 fl. der bedeutend hohen Preise der Fettwaaren wegen, als bestimmend angesehen werden; immerhin aber wird die Summe von 54,000 fl. dem durchschnittlichen jährlichen Bedürfnisse der vorliegenden Budgetperiode entsprechen.

§. 25. Aufwand für sonstige Materialien.

Der bisherige Budgetsatz war 60,000 fl.; doch dürfte nach den vorliegenden Erfahrungen eine Reduction auf 45,000 fl. für die kommende Periode erleiden.

§. 26. Aufwand für Anschaffung von Einrichtungsgegenständen der Magazine und Werkstätten.

Bleibt der bisherige Budgetsatz von 900 fl. als genügend beibehalten.

§. 27. Aufwand für Unterhaltung derselben.
(Außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten).

Die Normaljahre geben einen durchschnittlichen Aufwand von 3,096 fl. per Jahr. Das Jahr 1856 weist eine Ausgabe von 2,757 fl. 18 kr. nach und werden mit Rücksicht hierauf und die Vermehrung der Werkstättearbeiten 3,000 fl. per Jahr in's Budget aufgenommen.

§. 28. Aufwand für Unterhaltung der Signalapparate.

Bleibt der bisherige Budgetsatz mit 200 fl.

§. 29. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Wird der Aufwand der Normalperiode mit jährlichen 312 fl. angenommen.

b. Kosten für den Transportdienst.
(Expeditions- und Fahrdienst).

§. 30. Gehalte und Besoldungen der Expeditoren und Billetausgeber.

Nach dem vorigen Budget war das Bedürfniß an vorstehendem Personal:

Expeditoren 41
Billetausgeber 26

Im Laufe der Budgetperiode mußte aber die Zahl der Billetausgeber um zwei vermehrt werden, indem die Errichtung einer Billetausgabestelle in Leopoldshöhe erforderlich und für Laufenburg die Anstellung eines weiteren Billetausgebers wegen der getrennten Localitäten für den Personen- und Güterdienst nothwendig wurde.

Es beträgt daher die Zahl dieses Personals für 1858 und 1859 und zwar:

der Expeditoren 41
„ Billetausgeber 28

Der Aufwand für ein Jahr berechnet sich für die 41 Expeditoren, wie folgt:

4 zu 900 fl.	3,600 fl.
7 „ 800 „	5,600 „
10 „ 700 „	7,000 „
15 „ 600 „	9,000 „
1 „ 500 „	500 „
1 „ 300 „	300 „
3 „ 250 „	750 „
	26,750 fl.
Hierzu 5 Prozent Aufbesserung	1,337 „
Entschädigung für 12 Expeditoren zu 50 fl. wegen mangelnder Dienstwohnung	600 „
zusammen . . .	28,687 fl.

Hiervon ab 21 Expeditoren und Billetausgeber, denen zugleich ein Postdienst übertragen ist:

3 zu 800 fl., 4 zu 700 fl., 9 zu 600 fl.
1 „ 500 „, 1 „ 300 „, 3 „ 250 „

je die Hälfte mit	6,075 fl.	
nebst 5 Prozent Aufbesserung	304 „	
zusammen . . .		6,379 fl.
verbleiben . . .		22,308 fl.
Ferner für 28 Billetausgeber zu 175 fl. durchschnittlich		4,900 „
Summe . . .		27,208 fl.

Zusammenstellung.

a. Gehalte	27,208 fl.
b. Dienstaushülfe	600 „

Uebertrag . . .	27,808 fl.
c. Tantiemen für Ausgabe von Eisenbahnfahrbillets, nach dem Durschnitte von 1855 und 1856	1,630 „
d. Lokalzulage für den Güterexpeditor zu Basel . . .	100 „
Gesammtsumme für §. 30 . . .	29,538 fl.

welche in's Budget aufgenommen wurden.

§. 31. Gehalte und Belohnungen der Expeditionsgehülfen.

Im Budget für 1856 und 1857 war das Bedürfniß angegeben zu 62 Gehülfen.

Im Laufe der Budgetperiode stellte sich die Nothwendigkeit heraus, dem Post- und Eisenbahnamt Waldshut 1 weiteren Gehülfen zuzutheilen.

Ebenso trat das Bedürfniß hervor, für die Post- und Eisenbahnexpedition Durlach 1 weiteren Gehülfen vorzusehen.

Die Zahl der Gehülfen erhebt sich daher für die vorliegende Budgetperiode von 62 auf 64.

Es kömmt hiernach zur Aufnahme:

64 Gehülfen zu durchschnittlich 450 fl.	28,800 fl.
wovon übrigens zu Lasten des Postetats die hälftigen Gehalte von 6 Gehülfen abgehen mit 6 × 225 .	1,350 „
Rest. . .	27,450 fl.
Hierzu 5 Prozent Aufbesserung	1,372 „
ferner für Dienstaushülfe.	400 „
und Lokalzulage für 6 Gehülfen in Basel zu 100 fl.	600 „
Gesammtaufwand für §. 31 . .	29,822 fl.

§. 32. Gehalte und Belohnungen des untern Hülfspersonals und der Arbeiter bei der Güterspedition.

Das vorige Budget weist hier einen Personalstand nach

von 35 Packern und Bureaudienern und

„ 22 Portiers.

Während die Zahl der Ersteren ausreichend ist, fiel die Vermehrung der Portiers um 1 nothwendig. Der ausgedehnte Dienst bei der Station Basel erheischte nämlich die Anstellung eines zweiten Portiers.

Daher berechnet sich der Aufwand

für 35 Packer und Bureaudiener und

„ 23 Portiers

folgendermaaßen:

35 Packer und Bureaudiener: 12 zu 475 fl., 11 zu 425 fl., 12 zu 375 fl., somit zu	14,875 fl.
10 Prozent Aufbesserung hieraus nach Abzug des Monturgeldes mit 35 × 25 fl. = 875 fl. . .	1,400 „
23 Portiers und zwar 11 zu 350 fl. und 12 zu 325 fl.	7,750 „
hierzu 20 Prozent Aufbesserung nach Abzug des Monturgeldes mit 23 × 25 fl. = 575 fl. . .	1,435 „
für Remunerationen und Gratifikationen	580 „
Lokalzulage für 3 Packer und Bureaudiener und 2 Portiers zu Basel zu 75 fl.	375 „
zusammen . . .	26,415 fl.

Das Budget für Löhne der Arbeiter bei der Güterabfertigung war für 1857 43,000 fl.

Die Zunahme des Güterverkehrs über die Station Kehl bedingte dort eine bedeutende Vermehrung des fraglichen Personals, daher auch der Aufwand für 1856 sich auf die Summe von 53,816 fl. 7 kr. belaufen hat.

In Anbetracht, daß hier jeweils der neueste Stand des betreffenden Personals maaßgebend sein muß, nehmen wir als erforderliche Summe für jedes der beiden vorliegenden Budgetjahre an . . . . . 53,000 fl.

hierzu obige . . . . 26,415 „

ergibt sich ein Gesammtbudgetsatz von . . . . . 79,415 fl.

§. 33. Gehalte und Belohnungen des Fahrpersonals.

Obgleich schon in der vorigen Budgetperiode mit Rücksicht auf den ausgedehnten Betrieb und den Zuwachs neuer Bahnstrecken eine Vermehrung des Fahrpersonals stattgefunden, so war dieselbe doch nicht zureichend, um dem regelmäßigen Dienste zu genügen und ist eine abermalige Vermehrung des technischen Personals erforderlich geworden und zwar um

6 Lokomotivführer,
4 Reserveführer,
6 Heizer,
3 Wagenwärter und
3 Wagenwärtergehülfen.

Demgemäß berechnet sich der Aufwand für das gesammte Personal wie folgt:

22 Zugmeister: 11 zu 800 fl., 11 zu 750 fl.	17,050 fl.
hierzu 10 Prozent Aufbesserung nach Abzug von 25 fl. Monturgeld und der Fahrtgebühr mit 225 fl.	1,155 „
70 Kondukteure: 35 zu 575 fl., 35 zu 525 fl.	38,500 „
hierzu 10 Prozent Aufbesserung nach Abzug von 25 fl. Monturgeld und der Fahrtgebühren mit 200 fl.	2,275 „
50 Lokomotivführer: 12 zu 1,035 fl., 12 zu 985 fl., 13 zu 935 fl., 13 zu 885 fl.	47,900 „
hierzu 10 Prozent Aufbesserung nach Abzug von Monturgeld, Fahrtgebühren, Prämien und Werkstättegebühren mit 485 fl.	2,365 „
4 Reserveführer zu 735 fl.	2,940 „
50 Heizer: 15 zu 665 fl., 15 zu 615 fl., 20 zu 565 fl.	30,500 „
hierzu 15 Prozent Aufbesserung nach Abzug von Monturgeld, Fahrtgebühren, Prämien und Werkstättegebühren mit 265 fl.	2,869 „
33 Wagenwärter: 16 zu 595 fl., 17 zu 545 fl.	18,785 „
hierzu 10 Prozent Aufbesserung nach Abzug von Monturgeld, Fahrt- und Werkstättegebühren mit 245 fl.	1,070 „
12 Wagenwärtergehülfen zu 350 fl.	4,200 „
zusammen . .	169,609 fl.

Von dieser Summe gehen wieder ab die bereits unter §. 20 enthaltenen Werkstättegebühren, nämlich:

für 50 Lokomotivführer zu 110 fl.	5,500 fl.	
„ 54 Reserveführer und Heizer zu 80 fl.	4,320 „	
„ 33 Wagenwärter zu 80 fl.	2,640 „	
		12,460 „
verbleiben . .		157,149 fl.

Uebertrag . . .	157,149 fl.
Hierzu sind ferner zu rechnen:	
für 15 Arbeiter als Packer bei den Güterzügen zu 400 fl. jährlich	6,000 „
für auswärtiges Uebernachten und besondere Vergütungen wegen des anstrengenden Dienstes bei den in der Nacht gehenden Güterzügen	18,000 „
Aushülfe beim Fahrdienst	1,000 „
für Remunerationen im Verhältniß zum früheren Budgetsatz	1,900 „
Summe §. 33 . .	184,049 fl.

§. 34. Bureauaufwand und Druckkosten.

Der durchschnittliche Aufwand der Normalperiode beträgt 12,681 fl.; mit Rücksicht auf den Aufwand von 1856, welcher auf 13,184 fl. 43 kr. sich belaufen hat, werden 13,000 fl. aufgenommen.

§. 35. Anschaffung von Dampfwagen.

Ein Ersatz vorhandener Maschinen findet auch in vorliegender Budgetperiode nicht statt.

§. 36. Unterhaltung derselben.

(Außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten).

Der bisherige Budgetsatz mit 20,000 fl. dürfte für 1858 und 1859 auf 8,000 fl. ermäßigt werden können.

§. 37. Reinigung derselben.

Der durchschnittliche Aufwand der Normalperiode beträgt zwar nur 9,391 fl.; wegen Ausdehnung des Dienstes, respektive Vermehrung der Maschinen, wird jedoch der bisherige Budgetsatz mit 10,000 fl. auch für die kommende Budgetperiode beibehalten.

§. 38. Anschaffung von Transportwagen.

Ein Ersatz älterer Wagen ist auch in der kommenden Budgetperiode nicht erforderlich.

§. 39. Unterhaltung derselben.

(Außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten).

In der Normalperiode wurden unter dieser Position durchschnittlich 14,327 fl. verausgabt.

Im Hinblick auf die zunehmenden Reparaturen an Wagen, wovon sich ein Theil zur auswärtigen Vergebung eignet, kommen 20,000 fl. in Anforderung.

§. 40. Reinigung derselben.

Der Aufwand in der Normalperiode belief sich auf jährlich 7,028 fl.

Wegen größerer Ausdehnung des Dienstes sind die bisherigen 7,000 fl. auf 7,500 fl. zu erhöhen.

§. 41. Anschaffung von Ausrüstungsgegenständen.

Der Aufwand der Normaljahre war zwar nur durchschnittlich 3,032 fl.; wegen der nothwendigen Erneuerung von Wagendecken und einer großen Anzahl älterer schwacher Wagenkuppeln, sowie wegen Ausdehnung der Heizungseinrichtung in den Wagen, kann der Budgetsatz jedoch nicht unter 4,000 fl. angenommen werden.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

§. 42. Unterhaltung derselben.

(Außerhalb der Betriebswerkstätte).

Der Normalaufwand beträgt 601 fl., weßhalb der vorige Budgetsatz von 600 fl. für die kommende Budgetperiode noch genügen dürfte.

§. 43 Vergütungen an fremde Verwaltungen für Besorgung des Transportdienstes.

a. an die Main-Neckarbahnverwaltung für Besorgung des Transportdienstes auf der Mannheim-Friedrichsfelder Bahn:

Der Aufwand betrug:

für 1854	. . . . .	16,416 fl. 14 kr.
„ 1855	. . . . .	14,187 „ 50 „
		30,604 fl. 4 kr.
Durchschnittlich	. . .	15,302 fl.

welche daher in's Budget aufgenommen werden.

b. an fremde Verwaltungen für Wagenmiethen.

Der Aufwand hierfür war für 1856 12,036 fl. 24 kr., weßhalb 12,000 fl. hier zur Aufnahme kommen.

§. 44. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Der durchschnittliche Aufwand der Normalperiode besagt 2,406 fl. und werden daher 2,400 fl. in Ansatz gebracht.

C. Besondere Kosten für Unterhaltung der Bahn, Gebäude und Bahnhöfe.

§. 45. Gehalte und Belohnungen der Aufseher.

In Folge dessen, daß ein Bahnhofaufseher in Waldshut entbehrt werden konnte, ist das Bedürfniß an Bahnmeistern und Bohnhofaufsehern für 1858 und 1859 nur 20 und zwar:

5 zu 750 fl., 5 zu 700 fl., 5 zu 650 fl., 5 zu 600 fl.	13,500 fl.
10 Prozent Aufbesserung	1,350 „
Hierzu 7 Materialverwalter, die zugleich Bahnhofaufseher sind:	
1 zu 900 fl., 6 zu 800 fl., hier die Hälfte mit	2,850 „
10 Prozent Aufbesserung	285 „
Entschädigung für 7 Bahnmeister zu 50 fl. wegen mangelnder Dienstwohnung	350 „
für Dienstaushülfe	250 „
Lokalzulage für den Materialverwalter und Bahnhofaufseher zu Basel zu 100 fl. hier zur Hälfte .	50 „
Demnach Budgetsatz . . .	18,635 fl.

§. 46. Gehalte und Belohnungen der Bahn- und Bahnhofwärter.

Zu dem im vorigen Budget bestimmten Personalstand der Bahn- und Bahnhofwärter zu 480 Mann sind im Laufe dieser Budgetperiode 3 weitere Bahnhofwärter getreten, welche durch die Verbindungsbahn zwischen diesseitiger und der Main-Neckarbahn in Heidelberg nothwendig geworden sind.

Ferner ist erforderlich, einen weitern Bahnwärter im Bezirke bei Rheinfelden, wo die betreffenden Bahnwärter zu große Strecken zu beaufsichtigen haben, anzustellen.

Der Aufwand für diese 484 Mann berechnet sich nunmehr folgendermaaßen:

a. Gehalte:

108 Mann zu 325 fl. . . .	35,100 fl.	
216 „ „ 300 „ . . .	64,800 „	
160 „ „ 275 „ . . .	44,000 „	
	143,900 fl.	
Hierzu 10 Prozent Aufbesserung . . .	14,390 fl.	
Lokalzulage für 8 Bahnwärter in Basel à 50 fl. . . .	400 „	
	. . . . .	158,690 fl.

b. Für Dienstaushülfe, namentlich für Nachtpatrouillen, Ersatzmänner in Krankheitsfällen und für Ablösung an Sonntagen dürften genügen . . . . . 4,000 „

c. Für die Beaufsichtigung der Bahn während des Kursirens von Güterzügen bei Nacht . . . . . 4,000 „

d. An Monturen stellt sich in der kommenden Budgetperiode folgendes Bedürfniß heraus:

	für 1858.	für 1859.
an jährlich fälligen Leinwandhosen	484	484
„ Anfangs 1860 fälligen Mänteln incl. 7 Reservemänteln .	—	103
Tuchröcken und Hosen	484	484

Der Aufwand hierfür beträgt:

Im Jahr 1858.

für 484 Leinwandhosen zu 1 fl. 45 kr. . . .	847 fl. — kr.
„ 484 Tuchröcke und Hosen zu 17 fl. 24 kr. .	8,421 „ 36 „
„ Reparatur und Erneuerung von Mützen .	340 „ — „
„ Unvorgesehenes.	100 „ — „
	9,708 fl. 36 kr.

Im Jahr 1859.

für 484 Leinwandhosen zu 1 fl. 45 kr.	847 fl. — kr.
„ 103 Mäntel zu 17 fl. 30 kr.	1,802 „ 30 „
„ 442 Tuchröcke und Hosen zu 17 fl. 24 kr. .	7,690 „ 48 „
„ Reparatur und Erneuerung von Mützen . .	340 „ — „
„ Unvorgesehenes	100 „ — „
	10,780 fl. 18 kr.

Zusammenstellung.

Der Gesammtaufwand beträgt daher

	1858.	1859.
Summe a. für Gehalte	158,690 fl.	158,690 fl.
„ b. „ Dienstaushülfe	4,000 „	4,000 „
„ c. „ Bewachung der Bahn bei Nacht	4,000 „	4,000 „
„ d. „ Monturen	9,709 „	10,780 „
„ e. „ Remunerationen	1,920 „	1,920 „
Summe	178,319 fl.	179,390 fl.

Aus dem durchschnittlichen Bedarfe für beide Jahre ist der Budgetsatz mit 178,855 fl. gebildet.

§. 47 und 48. Aufwand für Anschaffung und Unterhaltung der Werkzeuge.

Für die nächste Budgetperiode dürften für §. 47 . . . . . 1,000 fl.
„ §. 48 . . . . . 2,000 „

genügen.

§. 49. Aufwand für Heizung und Beleuchtung der Bahnwartsstationen.

Bleibt hier der vorige Budgetsatz zu 9,630 fl. beibehalten.

§. 50. Unterhaltung des Bahnkörpers.

Der durchschnittliche Aufwand in den Jahren 1854 bis 1856 betrug 7,017 fl. per Jahr.

Mit Rücksicht auf den Zuwachs neuer Bahnstrecken sind für 1857 12,000 fl. bewilligt worden, welche Summe auch für die nächste Budgetperiode aufgenommen wird.

§. 51. Fundament des Schienengeleises.

Der Normalaufwand besagt zwar 91,000 fl., doch dürften 75,000 fl. für jedes Jahr der kommenden Budgetperiode hinreichend sein.

§. 52. Schienenunterlage.

(Schwellenbau).

In den Jahren 1854/56 hat die durchschnittliche Verwendung 94,489 fl. per Jahr betragen. Mit Rücksicht auf die inzwischen neu hinzugetretenen Betriebsstrecken und auf die sich für 1858 und 1859 als nothwendig zeigende Auswechslung einer sehr großen Anzahl von angefaulten Schwellen wird der voraussichtliche Aufwand für jedes der beiden Jahre 1858 und 1859 betragen:

für Material . . . . . 100,000 fl.
„ Arbeitslohn . . . . . 21,000 „
zusammen . . . 121,000 fl.

§. 53. Schienen und deren Befestigung.

Die Durchschnittssumme des Aufwandes der Jahre 1854/56 beträgt 52,440 fl.

Nach den gemachten Erhebungen werden sich die Kosten für 1858 und 1859 durchschnittlich belaufen:

a. für die Unterhaltung der mit stärkern Vignolesschienen belegten Geleisstrecken sind 450 Stück neue 4" hohe Schienen à 4½ Ztr. = 2,025 Ztr. erforderlich zu 9 fl. 30 kr. per Ztr., rund . . . . . 19,200 fl.

b. zur Unterhaltung der mit älteren, 32''' hohen Vignolesschienen hergestellten Strecken sind mindestens 2,000 Stück Schienen erforderlich.

Es sollen dieselben auf den mit solchen schwächern Schienen belegten östlichen, auf Querschwellen gebauten Strecken zwischen Oos und Bühl, so wie zwischen Appenweier und Offenburg abgehoben, hiefür auf diese Querschwellengeleise stärkere Schienen von 4" Höhe aufgelegt und die gewonnenen 32''' hohen Schienen zur Unterhaltung der übrigen durchaus auf Langschwellen ruhenden Geleise dieser Schienenhöhe verwendet werden.

Für die Anschaffung von jährlichen 2,000 Stück = 9,000 Ztr. neuer Schienen zu 9 fl. 30 kr., ist daher anzunehmen . . . . . 85,500 „

c. für Schienenbefestigungsmaterial . . . . . 3,600 „

d. für Arbeitslöhne aller Art, einschließlich des Umlegens der unter b. erwähnten Schienen . . . 16,700 „

Summe . . . 125,000 fl

§. 54. Auslenkungen, Drehscheiben und Schiebebühnen.

Kann der vorige Budgetsatz für die kommende Budgetperiode auf 5,000 fl. reducirt werden.

§. 55. Brücken, Dohlen und Wegübergänge.

Der Durchschnitt des Aufwandes in den Normaljahren beträgt 10,829 fl.

Wegen der nothwendig fallenden Auswechslung der hölzernen Träger an mehreren größeren Brücken und Ersetzung derselben durch eiserne Träger sind 16,000 fl. per Jahr erforderlich.

§. 56. Absperrung und Einfriedigung der Bahn und Bahnhöfe.

Der Normalaufwand besagt 2,857 fl.

Die Wiederinstandsetzung der Einfriedigungen, welche durch die Arbeiten der Spurabänderung Noth gelitten haben, so wie die Nothwendigkeit, auf den neuen Bahnstrecken die Pflanzen zur lebendigen Einfriedigung in der ersten Zeit fleißig nachzusetzen, erfordert für die nächste Budgetperiode einen jährlichen Aufwand von 3,500 fl.

§. 57. Bahnhofanlagen.

Die Normaljahre geben einen durchschnittlichen Aufwand von 2,134 fl.

Aus ähnlichen Gründen wie bei §. 56 und insbesondere mit Rücksicht auf die vielen neu hinzugekommenen Anlagen zwischen Basel und Waldshut werden je 3,500 fl. aufgenommen.

§. 58 und 59. Stationsgebäude und Bahnwartswohnungen.

In den Normaljahren wurden hierauf verwendet:

bei §. 58 durchschnittlich . . . . . 15,239 fl.

„ §. 59 durchschnittlich . . . . . 3,790 „

Die Bewilligungen für 1856 und 1857 haben betragen:

bei §. 58 je . . . . . 15,000 „

„ §. 59 je . . . . . 5,000 „

Die Reparaturen an diesen meist freistehenden Gebäuden werden von Jahr zu Jahr häufiger; auch ist es durchaus nöthig, verschiedene seit mehreren Jahren aus Mangel an Mitteln stets aufgeschobene Ausbesserungen nunmehr zur Ausführung zu bringen, da die Arbeiten durch längeres Verschieben unverhältnißmäßig kostspieliger werden.

Ueberdieß sind in dem Bedarf für 1858 und 1859 zum erstenmale die Unterhaltungskosten für die Gebäude auf der neu eröffneten Bahnstrecke von Basel bis Waldshut enthalten.

Aus diesen Gründen sind

für §. 58 je . . . . . 18,000 fl.
für §. 59 je . . . . . 7,000 fl.

aufgenommen worden.

§. 60. Wasserleitungen und Speisungseinrichtungen.

Der Durchschnittsaufwand in den Jahren 1854/56 war 412 fl. und dürften daher 500 fl. für die kommende Periode ausreichend erscheinen.

§. 61. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Wird hier das Durchschnittsergebniß der Normalperiode mit 13,200 fl. angenommen.

Tit. IV. Betriebskosten des Telegraphen.

§. 62. Gehalte und Besoldungen der Telegraphisten und technischen Gehülfen.

Zur Besorgung des Telegraphendienstes werden an Personal und Mitteln erforderlich:

a. Bei dem Staatstelegraphen auf sämmtlichen für Staats- und Privatdepeschen bestimmten Linien:

8 Obertelegraphisten zu durchschnittlich 700 fl.	5,600 fl.
24 Telegraphisten zu durchschnittlich 500 fl.	12,000 „
10 Prozent Gehaltsaufbesserung	1,760 „
24 den Telegraphendienst auf kleineren Stationen besorgenden Expeditoren zu 50 fl.	1,200 „
31 Ablöser zu 50 fl.	1,550 „
für 1858 . .	22,110 fl.

Im Jahre 1859 werden wegen Hinzutritt neuer Stationen voraussichtlich weiter nöthig:

10 Expeditoren und 10 Ablöser zu 50 fl.	1,000 „
für 1859 . .	23,110 fl.
Durchschnitt per Jahr . .	22,610 „

b. Bei dem Eisenbahntelegraphen, welcher auf den Hauptstationen so weit thunlich durch das Personal des Staatstelegraphen bedient wird, während auf kleineren Stationen, wo der Eisenbahntelegraph auch zugleich für Privatdepeschen benützt werden kann, der Dienst entweder durch besonders anzustellende Gehülfen oder durch das vorhandene Stationspersonal nebenbei besorgt wird:

für 8 Gehülfen durchschnittlich zu 450 fl. . . . . 3,600 fl.
„ 24 Expeditoren und Billetausgeber zu 50 fl. . . . . 1,200 „
„ 33 Ablöser zu 40 fl. . . . . 1,320 „

zusammen . . . . 6,120 fl.

c. Ferner für Instandsetzung und Reparatur der Apparate und Batterien, so wie für die Aufsicht in der Telegraphenwerkstätte ist ein Mechaniker erforderlich, dessen Gehalt zu 800 fl. mit 10 % Aufbesserung zu 880 fl. angenommen ist.

d. Endlich für Dienstaushülfe . . . . . 1,000 „

Daher Gesammtaufwand:

unter lit. a.	22,610 fl.
„ „ b.	6,120 „
„ „ c.	880 „
„ „ d.	1,000 „
Summe . .	30,610 fl.

§. 63. Gehalte und Belohnungen des untern Hülfspersonals.

Für 2 Telegraphendiener zu Mannheim und Karlsruhe zu 350 fl. nebst 25 fl. Monturgeld . . . 750 fl.
„ 10 Prozent Aufbesserung . 70 „

Für die Einstellung eines besonderen Bediensteten zum Austragen der Depeschen in Baden während der Saison für 6 Monate zu 30 fl. nebst 25 fl. für Uniformirung . . . . . 205 „

Summe . . . . 1,025 fl.

§. 64. Bureauaufwand.

Der vorige Budgetsatz mit 1,700 fl. war nicht ausreichend und hat der Aufwand für 1856 2,313 fl. 29 kr. betragen.

Es werden daher für die künftige Budgetperiode mit Rücksicht auf den Zugang neuer Stationen

für 1858 . . . . . 2,500 fl.
„ 1859 . . . . . 2,650 „
somit durchschnittlich . . . . . 2,575 fl.

per Jahr aufgenommen.

§. 65. Diäten und Reisekosten.

In Folge der weiteren Herstellung und Beaufsichtigung von Telegraphenlinien außerhalb der Eisenbahn, so wie in Folge der hierdurch nöthig gewordenen Abordnung von Telegraphisten behufs der Einübung des mit der Versehung des Telegraphendienstes betrauten Personals hat der Budgetsatz für 1856 und 1857 weitaus nicht zugereicht.

Der Aufwand für 1856 belief sich auf . . . . 1,215 fl. 15 kr.
jener für 1857 dürfte sich auf . . . . . 1,800 „ — „

belaufen.

Da ähnliche Verhältnisse für die kommende Periode vorauszusehen sind, so werden je 1,500 fl. in das Budget aufgenommen.

§. 66. Unterhaltung des Telegraphen.

Mit Berücksichtigung der Ausdehnung, welche der Telegraph erlangt hat (zu 73,6 Meilen Leitungslänge werden bis zum Schluß der laufenden Budgetperiode 53,2 Meilen kommen), so wie mit Rücksicht auf die größeren Reparaturen an den älteren Leitungen sind . . . . . 12,000 fl. per Jahr erforderlich.

§. 67. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Bleibt der bisherige Budgetsatz mit 300 fl. beibehalten.

Karlsruhe im Dezember 1857.

Direktion der großherzoglichen Verkehrsanstalten.

Zimmer.

Vdt. Adam.