

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert**

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

Erläuterungen

**urn:nbn:de:bsz:31-28868**

## Erläuterungen

zur

vergleichenden Darstellung der Postverwaltung.

(Vergleichende Darstellung, Seite 261.)

Zu Entsprechung des von den beiden Kammern wiederholt ausgesprochenen Wunsches, bei den Nachweisungen eine Entzifferung der Einnahmen und Ausgaben

der Brief- und

der Fahr-Post

vorzulegen, ist diesen Erläuterungen bei sämtlichen Rechnungsrubriken der Local-Postanstalten, sowohl die dem Budgetsage zu Grund gelegte Summe, als das Rechnungsergebn nach obigen Hauptrubriken getrennt, beigelegt.

### Einnahme.

#### Tit. I. Der Postämter.

##### §. 1. Ertrag der Postanstalten.

Der Budgetsage beträgt für beide Budgetjahre zusammen . . . . .	2,203,702 fl. — fr.
das Rechnungsfoll . . . . .	2,202,439 „ 38 „

somit letzteres weniger . . . . . 1,262 fl. 22 fr.

Dem Budgetsage dieser Rubrik liegt der wirkliche Ertrag des Jahres vom 1. October 1839 bis dahin 1840 zu Grunde, welcher sich für die Briefpost auf . . . . . 576,081 fl. — fr.  
für die Fahrpost auf . . . . . 525,770 „ — „

berechnete.

Nach der beigelegten specificirten Nachweisung hat jedoch die Briefpost

im Jahre 1842 mehr ertragen . . . . . 26,082 fl. 55 fr.

im Jahre 1843 mehr ertragen . . . . . 47,009 „ 1 „

somit in beiden Budgetjahren . . . . . 73,091 fl. 56 fr.

## Dagegen die Fahrpost

im Jahre 1842 weniger . . . . .	41,071 fl. 46 fr.
im Jahre 1843 weniger . . . . .	33,282 „ 32 „

in beiden Budgetjahren weniger . . . . . 74,354 fl. 18 fr.

Während daher die Briefpost eine nicht unbedeutliche Mehr-Einnahme darbot, ist der Betrag der Fahrpost eben so bedeutend unter den budgetmäßigen Anschlag herabgesunken.

Neben der Concurrnz der seit 17. August 1841 in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb gesetzten Eisenbahn von Straßburg nach Basel und der Dampfschiffahrt auf dem Oberrhein, welche fortwährend ihre Fahrten vermehrte, mußte die am 12. September 1840 stattgehabte Eröffnung des Betriebs auf der Eisenbahnstrecke zwischen Mannheim und Heidelberg und noch mehr die am 10. April 1843 dem Betriebe übergebene Eisenbahn von Heidelberg nach Karlsruhe und die dadurch hervorgerufenen vielfachen Veränderungen und theilweise Aufhebung der Fahrpostcurse gerade auf die Rechnungsergebnisse der Fahrpost, deren Voranschlag, wie oben bemerkt, die Einnahmen einer Periode zu Grunde gelegt sind, in welcher obige Verhältnisse theils noch nicht vorhanden waren, theils noch nicht genugsam gewürdigt werden konnten, einen bedeutenden Einfluß ausüben und die Budgetsätze daher eine namhafte Veränderung erleiden. Da mit Beginn des Jahres 1842 noch eine Vermehrung der Fahrpostcurse und erst im Jahre 1843 bei Ausdehnung des Eisenbahnbetriebs von Heidelberg bis Karlsruhe eine beträchtliche Verminderung derselben durch Einstellung sämmtlicher mit der Eisenbahn parallel laufenden Eilwagencurse eingetreten ist, so wäre man zu der Annahme berechtigt gewesen, daß die Brutto-Einnahmen besonders im Jahre 1843 eine bedeutendere Abnahme zeigen und jedenfalls im Jahre 1842 mehr betragen würden, als im Jahre 1843.

Die specificirte Nachweisung zeigt jedoch gerade das Gegentheil.

Diese befremdende Erscheinung erklärt sich dadurch, daß durch die badische Eisenbahn den mit deren Endpunkten in Verbindung stehenden Eilwagencursen wieder eine größere Frequenz zugeführt worden ist.

Eine weitere Hauptveranlassung zu diesem Minderertrage, welche ihre Einwirkung auf beide Budgetjahre gleichmäßig ausgeübt hat, liegt in der bedeutenden Verminderung des Portotarifs für Fahrpostsendungen, welche mit dem 1. Januar 1842 in Wirksamkeit getreten ist.

Die Richtigkeit dieser Angabe ergibt sich aus einer Vergleichung der Einnahme, der Ausgabe und des Ueberschusses bei dem Hauptpackwagencurse von dem dem Budget zu Grunde liegenden Jahre 1840 mit den Ergebnissen vom Jahre 1842.

Es betrug nämlich

	die Einnahme	die Ausgabe	der Ueberschuß
im Jahre 1840 . . . . .	119,765 fl. 43 fr.	66,956 fl. 45 fr.	52,808 fl. 58 fr.
im Jahre 1842 . . . . .	110,251 „ 27 „	83,569 „ 59 „	26,681 „ 28 „

mithin die Einnahme 9,514 fl. 16 fr. weniger, die Ausgabe 16,613 fl. 14 fr. mehr und der Ueberschuß 26,127 fl. 30 fr. weniger, als im Jahre 1840.

Ein solcher Ausfall, wie er in der Regel mit derartigen Einrichtungen in der ersten Zeit verbunden ist, kann jedoch nur als vorübergehend betrachtet werden; auch hat sich derselbe durch größere Belebung des Verkehrs schon wieder ausgeglichen, indem sich in den vier jüngsten Quartalen, vom 1. April 1844 bis dahin 1845 die Brutto-Einnahme wieder auf 131,737 fl. 26 fr. gesteigert hat.

## Tit. II. Der General-Postcasse.

## §. 2. Miethzins für Dienstwohnungen.

Die Einnahme dieser Rubrik, welche in der vorliegenden Budgetperiode 144 fl. 23 fr. unter dem Voranschlage geblieben, ist wandelbar und hängt von der Befoldung der Inhaber ab.

## §. 3. Strafen.

Die Vermehrung der Fahrpostcurse und strengere Ueberwachung der anberaumten Fahrzeiten hat eine Mehreinnahme dieser Rubrik um 3,928 fl. 13 fr. zur Folge gehabt.

## §. 4. Erlös aus Inventariensücken.

Die den Voranschlag beträchtlich übersteigende Mehreinnahme ist durch den Erlös aus unbrauchbaren Eil- und Packwagen entstanden, welcher für sich allein im Jahre 1842 1,182 fl. 54 fr. und im Jahre 1843 2,547 fl. 15 fr. betragen hat.

Nebstdem erscheinen in letzterem Jahre 456 fl. 9 fr. als Vergütung für solche Inventariensücke in Einnahme, welche aus den Materialvorräthen der Post an die Eisenbahnverwaltung abgegeben worden sind, wie Cursuhren, Pistolen, Conducteurstaschen, Brustschilde etc.

## §. 5. Ersatz.

Der Ertrag dieser Rubrik kann stets nur muthmaßlich angegeben werden, weshalb die Abweichung von dem Budgetsage keiner Erläuterung bedürfen wird; dergleichen bei

## §. 6. Verschiedene und zufällige Einnahmen.

Die Mehreinnahme ist größtentheils aus der Vergütung für Mitbenutzung der dieseitigen Wagen und Conducteurs entstanden, da die Eil- und Packwagencurse zwischen Baden und Württemberg vom 1. Januar 1842 an sehr bedeutend vermehrt worden sind.

## Ausgabe.

## A. Ordentlicher Etat.

## Tit. I. Der Postämter.

## §. 1. Befoldungen der Staatsdiener.

Die Ueberschreitung des Budgetsages von 31,270 fl. wird dadurch gerechtfertigt, daß die stets zunehmende Ausdehnung des Dienstes bei dem Postamte Baden nicht erlaubte, die Stelle des bei demselben bereits angestellt gewesenen Offizialen, für welchen die Aufnahme der normalmäßigen Befoldung unterblieb, eingehen zu lassen.

Eine weitere Ueberschreitung von 200 fl. ist dadurch entstanden, daß ein bei dem Eisenbahnbetriebe entbehrlich gewordener Beamter mit Belassung seiner Befoldung auf eine erledigte Offizialenstelle versetzt wurde.

## §. 2. Gehalte der Dienstgehilfen der Postämter.

Der Budgetsatz beträgt . . . . . 10,700 fl.  
 In Folge der mit 1. Januar 1842 in's Leben getretenen täglichen Packwagencurse zwischen Straßburg und Frankfurt mußte bei den Fahrpostexpeditionen zu Karlsruhe, Kehl und Heidelberg je ein weiterer Gehilfe und ebenso ein zweiter Gehülfe bei dem Postamte Lörrach angestellt werden, wofür ein außerordentlicher Credit von . . . . . 1,600 fl.  
 bewilligt worden ist.

Im Ganzen . 12,300 fl.

Der wirkliche Aufwand blieb jedoch in beiden Budgetjahren unter dieser Summe, hauptsächlich aus dem Grunde, weil von den unter dieser Rubrik begriffenen, für Dienstaushilfe bei Erkrankungen vorgesehenen 500 fl. nur ein sehr geringer Theil zur Verwendung kam.

## §. 3. Gehalte und Tantiemen der nicht als Staatsdiener angestellten Beamten.

Die bei der Briefpost statt gefundene Mehrausgabe ist eine Folge der vermehrten Einnahme, wogegen sich bei der Fahrpost aus gleichem Grunde eine Wenigerausgabe zeigt.

Daß demungeachtet, wie aus der spezifizirten Nachweisung zu ersehen ist, die Portotantiemen im Jahre 1843 gegen den Budgetsatz eine Erhöhung zeigen, während die Bruttoeinnahme auch im Jahre 1843 geringer ist, als der Voranschlag, erklärt sich dadurch, daß der Ausfall an der Bruttoeinnahme hauptsächlich bei den größeren Postanstalten entstanden ist, bei welchen Beamte mit Staatsdienereigenschaft und fixer Besoldung angestellt sind, während sich die Einnahmen auf den Nebenrouten theils durch größere Frequenz, theils durch Eröffnung neuer Curse und neuer Postanstalten vermehrten, wie schon bei §. 1 der Einnahme näher ausgeführt ist.

## §. 4. Gehalte des unteren Hilfspersonals.

Die Ueberschreitung dieser Position, so weit sie die Briefpost betrifft, ist dadurch entstanden, daß wegen Zunahme des Correspondenzverkehrs, in Karlsruhe, Constanz, Freiburg, Heidelberg, Rastatt je ein, in Mannheim zwei weitere Briefträger angestellt werden mußten, welchen der übliche Betrag von 25 fl. zur Anschaffung der Dienstmontur ausbezahlt wird.

Desgleichen erforderte die am 1. Januar 1842 in's Leben getretene bedeutende Vermehrung der Fahrpostcurse eine Vermehrung der Conducteurs um 5 Individuen über die budgetmäßige Annahme.

## §. 5. Bureaukosten und Packmaterial.

Die Ueberschreitung dieser Position ist zunächst durch Vervielfältigung der Briefpacketschlüsse in Folge der Vermehrung der Brief- und Fahrpostcurse entstanden.

## §. 6. Transportkosten.

Die Ueberschreitung kömmt 1842 mit 6,100 fl. 55 fr., 1843 mit 14,134 fl. 59 fr. vor. Jene im Jahre 1842 ist eine Folge der vom 1. Januar 1842 in's Leben getretenen Vermehrung der Fahrpostcurse.

Es würde bei dem Aufhören derselben auf der Route zwischen Heidelberg und Karlsruhe zur Zeit der Eröffnung der Eisenbahn auf dieser Strecke auch eine namhafte Verminderung im Jahre 1843 eingetreten seyn, wenn nicht in Berücksichtigung der ungewöhnlich hohen Fourragepreise während der Zeit vom 1. Juli 1842 bis dahin 1843 sämmtlichen Posthaltern eine außerordentliche Aversalentschädigung von 15 Kreuzern für den Gulden eines Quartalbetrags ihrer fixirten Jahrlöhne (nach dem Stande vom 1. April 1843) bewilligt worden wäre, welche sich auf 21,519 fl. 4 fr. belief.

Außerdem hat die Errichtung mehrerer neuen Fahrpostcurse in anderen Landestheilen so wie die nöthige Verbindung der auf beiden Seiten der Eisenbahn liegenden Postanstalten mit derselben, zur Beförderung der Briefe und Fahrpoststücke, die Ersparniß an Transportkosten auf den eingegangenen Postrouden theilweise wieder aufgehoben, und die größere Frequenz auf den mit den Endpunkten der Bahn in Verbindung stehenden Postcursen, welche im Jahre 1843, wie schon oben bei §. 1 der Einnahme nachgewiesen ist, eine größere Bruttoeinnahme als im Jahre 1842 zur Folge hatte, auch durch nöthige Extrabespannung gleichfalls wieder auf eine Vermehrung dieser Position eingewirkt.

#### §. 7. Reparaturkosten.

Die Aufhebung mehrerer Fahrpostcurse mußte einen Minderaufwand unter dieser Rubrik zur Folge haben, welcher jedoch durch die Cursvermehrungen auf anderen Routen nahezu wieder aufgehoben worden ist.

#### §. 8. Portovergütung an auswärtige Postanstalten.

#### §. 9. Fremdes Transitporto.

Diese zwei Positionen richten sich ganz nach der Größe des Correspondenzverkehrs, und steht daher die Mehrausgabe in innigem Zusammenhange mit der Mehreinnahme unter §. 1.

#### §. 10. In Abgang decretirtes Porto.

Die Wenigerausgabe bei der Briefpost ist dem Umstande zuzuschreiben, daß weniger unbestellbare Briefe vorgekommen sind; die Mehrausgabe bei der Fahrpost aber theils durch Zahlung des Brückengeldes von den zwischen Straßburg und Rehl kursirenden täglichen Packwagen, theils durch anderweite hierher gehörige Ausgaben entstanden.

#### § 11. Oberpostdirection.

##### a. Besoldungen.

Die Vereinigung des Eisenbahnbetriebs mit der Postverwaltung hat die Anstellung eines Technikers bei der Centralstelle so wie die einstweilige Beiziehung eines Mitgliedes der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues nothwendig gemacht, weshalb hierfür ein Functionsgehalt von 200 fl., so wie die Anstellung eines Assessors mit einer Besoldung von 800 fl. bewilligt wurde.

Desgleichen hat die Enthebung des Vorstandes der Rechnungsrevision von dessen Dienstleistungen im Controlbureau bei letzterem die Anstellung eines zweiten Revisors mit einer Besoldung von 800 fl. nothwendig gemacht.

##### b. Gehalte.

Die Ueberschreitung der Gehalte ist durch die nöthig gewordene Anstellung eines Registratargehilfen mit einem Gehalte von 600 fl. so wie eines weiteren Diurnisten zur Aushilfe in der Kanzlei veranlaßt worden.

##### c. Bureaukosten.

Die durch die Ausdehnung des Eisenbahnbetriebs herbeigeführte sehr bedeutende Geschäftsvermehrung hat auch bei dieser Rubrik eine Ueberschreitung des Budgetsages zur Folge haben müssen, wozu namentlich die Anschaffung für Literatur über das Eisenbahnwesen beigetragen hat.

#### §. 12. Commissions- und Inspections-Kosten.

Hier blieb die Verwendung deshalb in beiden Jahren bedeutend unter der budgetmäßig bewilligten Summe, weil wegen Geschäftsüberhäufung der Collegialmitglieder die Inspektionen nur in geringerer Ausdehnung vorgenommen werden konnten.

## §. 13. Gratifikationen und Remunerationen.

Diese Ausgabrubrik zerfällt in zwei Abtheilungen, nämlich

a. in wirkliche Gratifikationen,

b. in den Unterstützungsfonds zur Belohnung verdienter Postillone, wozu die eingegangenen Strafgebelde angelegt werden.

Wird nun von der Mehreinnahme an letzteren unter §. 3 der Einnahme von . . . . .	3,928 fl. 13 fr.
die Mehrausgabe von . . . . .	3,835 „ 13 „
abgezogen, so ergibt sich eine Wenigerausgabe für wirkliche Gratifikationen von . . . . .	93 fl. — fr.

## §. 14. Druck- und Buchbinderlohn.

Der Aufwand unter dieser Rubrik läßt sich niemals genau vorher ausmitteln; er hängt überdies von dem größeren oder geringeren Vorrathe aus früheren Budgetperioden, so wie von der Einführung neuer Impreffen in Folge neuer Verwaltungsvorschriften ab.

## §. 15. Postillonsmonturen.

Die Verlegung des Rechnungstermins vom 1. Juli auf 1. Januar hat zur Folge gehabt, daß ein Theil der in der Periode vom 1. Juli 1841 bis dahin 1843 fälligen Monturen, deren Kosten dem vorwärtigen Budget für 1842 und 1843 zu Grund gelegt waren, in andern Budgetperioden fällig geworden und bezahlt worden sind.

Billige Lieferungsaccorde und Abnahme der Anzahl der Postillons haben gleichfalls zur Verminderung dieser Ausgabe beigetragen.

## §. 16. Anschaffung neuer Postwagen.

Die Minderausgabe von 3,716 fl. 50 fr. ist eine Folge der Ueberschreitung in dem vorhergehenden Rechnungshalbjahre 1841, weil die Wagen in jenem Halbjahre bezahlt waren, ehe die Verlegung des Rechnungstermins angeordnet war.

## §. 17. Postwagenaversa.

Die Minderausgabe rührt daher, weil auf manchen Cursen, auf welchen vor dem 1. Januar 1842 ausschließlich württembergische Wagen cursirten, von gedachtem Zeitpunkte an ein Wechsel eingeführt wurde.

## §. 18. Baukosten

wird keiner Erläuterung bedürfen.

## §. 19. Entschädigung und Ersatz.

## §. 20. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Beide Rubriken können ihrer Natur nach niemals genau vorausbestimmt werden.

## B. Außerordentlicher Etat.

Der in dem Budget für das Rechnungshalbjahr 1841 verwilligte Credit von 3,600 fl. zur Herstellung des Postlokals in Lörrach blieb deshalb unverwendet, weil das ehemalige Landvogteigebäude, welches sich in jeder Beziehung Verhandlungen d. 2. Kammer 1845. 28 Beilgeft.

besser zu einem Postlokale eignete, dem Postetat damals noch nicht übergeben war und die Verwendung dieser Summe auf das der Post zu Eigenthum übergebene Burgvogteigebäude nicht rathsam erachtet wurde, indem dasselbe auch bei Verwendung dieser Summe dem Zwecke niemals entsprochen haben würde.

Da bei Vorlage des Budgets für 1842 und 1843 die Anstände, die sich der Uebergabe des Landvogteigebäudes an den Postetat entgegengestellt hatten, nicht gehoben waren, so konnte die Aufrechterhaltung dieses Credits für 1842 und 1843 damals nicht beantragt werden; aus diesem Grunde erscheint die theilweise Verwendung des für 1841 bewilligten Credits in den Jahren 1842 und 1843 als Ueberschreitung.

**Beilage**

zu den

**Erläuterungen**

über die

**vergleichende Darstellung**

der Postverwaltung.

Budget- und Rechnungskonten.	Budget-Sätze						Rechnungssoll.		Das Rechnungssoll für 1942 beträgt gegen den Budgetetat für 1942				Das Rechnungssoll für 1943 beträgt gegen den Budgetetat für 1943				Das Rechnungssoll für 1942 und 1943 beträgt gegen die Budgetsätze für 1942 und 1943									
	1942.		1943.		Summe 1942 und 1943.		1942.		1943.		Summe 1942 u. 1943.		Mehr.		Weniger.		Mehr.		Weniger.		Mehr.		Weniger.			
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.		
<b>§. Einnahme.</b>																										
<b>1. Betrag der Postenkonten . . . . .</b>																										
	Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch	
	576,091		576,091		1,152,182		602,163		623,090		1,225,253		36		26,082		33		47,009		1		73,091		56	
	525,770		525,770		1,051,540		484,699		492,487		977,985		42		—		—		41,071		40		33,982		37	
	Summe . . . . .		1,101,851		2,203,722		1,086,862		1,115,577		2,202,438		38		26,082		33		47,009		33		73,091		56	
<b>Ausgabe.</b>																										
<b>Der Postämter.</b>																										
<b>1. Leistungen der Staatsdiener . . . . .</b>																										
	Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch	
	26,630		26,630		53,260		26,980		27,238		54,239		10		351		7		—		—		979		10	
	4,640		4,640		9,280		4,980		5,227		10,207		19		3		40		—		—		927		19	
	Summe . . . . .		31,270		62,540		31,960		32,465		64,446		29		691		7		—		—		1,906		29	
<b>2. Gehalte der Dienstgehilfen der Postämter . . . . .</b>																										
	Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch	
	5,450		5,450		10,900		5,300		5,600		10,901		11		—		—		ab		148		150		—	
	5,250		5,250		10,500		5,500		6,163		11,671		14	von	236		36		ab		—		913		18	
	Summe . . . . .		10,700		21,400		10,800		11,763		22,572		25		109		37		—		—		1,063		19	
<b>3. Gehalte und Leistungen der nicht als Staatsdiener angeschlossenen Beamten . . . . .</b>																										
	Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch	
	35,774		35,774		71,548		36,000		24,191		48,384		7		2,495		52	von	3,430		48		3,716		7	
	13,024		13,024		26,048		12,788		13,057		26,114		18		—		—		ab		239		46		206	
	Summe . . . . .		48,798		97,596		48,788		37,254		74,502		25		2,495		52		—		—		3,716		7	
<b>4. Gehalte des übrigen Hülfspersonals . . . . .</b>																										
	Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch	
	3,175		3,175		6,350		3,380		4,251		8,105		23		2,056		6		—		—		178		14	
	35,687		35,687		71,374		36,700		38,586		77,171		49		3,021		35		—		—		2,899		4	
	Summe . . . . .		38,862		77,724		40,080		42,837		85,276		72		5,177		41		—		—		2,077		18	
<b>5. Bureaufachen und Postmaterial . . . . .</b>																										
	Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch	
	11,067		11,067		22,134		11,876		14,035		28,070		27		3,809		10	von	2,988		17		6,797		27	
	4,402		4,402		8,804		4,192		4,665		9,330		18		8,848		—		ab		219		37		44	
	Summe . . . . .		15,469		30,938		16,068		18,700		37,400		45		12,657		18		—		—		6,841		41	
<b>6. Transportkosten . . . . .</b>																										
	Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch	
	112,667		112,667		225,334		112,841		109,878		219,756		24		1,474		38		—		—	ab	2,788		12	
	361,000		361,000		722,000		363,926		377,921		755,842		30		4,926		19	von	16,923		11		21,849		30	
	Summe . . . . .		473,667		947,334		476,767		487,800		975,598		54		6,400		57		—		—		20,235		42	
<b>7. Reparaturkosten . . . . .</b>																										
	Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch	
	720		720		1,440		560		489		978		14		156		21		—		—		230		25	
	38,289		38,289		76,578		36,723		37,080		74,160		51		1,663		53		—		—		400		16	
	Summe . . . . .		39,009		78,218		37,283		38,475		77,614		65		1,820		14		—		—		633		41	
<b>8. Vorterrichtungen an auswärtige Postanstalten . . . . .</b>																										
	Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch	
	98,074		98,074		196,148		106,780		107,571		214,383		33		8,715		30		—		—		18,215		33	
	Summe . . . . .		98,074		196,148		106,780		107,571		214,383		33		8,715		30		—		—		18,215		33	
<b>9. Fremde Transporte . . . . .</b>																										
	Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch	
	3,903		3,903		7,806		3,880		4,258		8,116		21		355		9		—		—		353		21	
	Summe . . . . .		3,903		7,806		3,880		4,258		8,116		21		355		9		—		—		353		21	
<b>10. In Abgang bezerrichtet Parte . . . . .</b>																										
	Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch		Brieftoch	
	9,439		9,439		18,878		8,707		9,129		18,258		15		—		—	von	1,356		58		1,874		6	
	5,887		5,887		11,774		6,104		6,943		13,886		6		547		8		—		—		828		21	
	Summe . . . . .		15,026		30,652		14,811		16,073		32,144		21		219		13		—		—		1,042		27	
	296,899		296,899		593,798		312,388		310,792		621,584		6		15,489		6		—		—		29,392		6	
	467,979		467,979		935,958		474,919		490,551		981,102		19		6,940		12		—		—		29,513		49	
	Summe . . . . .		764,878		1,529,756		787,307		801,346		1,602,654		25		22,429		18		—		—		58,905		55	

## Erläuterungen

zur

vergleichenden Darstellung der Eisenbahnbetriebsverwaltung.

(Vergleichende Darstellung, S. 267.)

Dem von der Regierung ursprünglich im Monate Februar 1841 aufgestellten Budget für 1841/42 und 1842/43, woraus nach Verlegung des Rechnungstermins auf 1. Januar die Budgetperiode 1842 und 1843 gebildet wurde, war bei dem Abgange jedes verlässigen Haltpunkts und längerer Erfahrung entweder die Einnahme oder Ausgabe der damals erst während 4 Monaten in Betrieb gesetzten Bahnstrecke zwischen Mannheim und Heidelberg, oder wo selbst diese nicht zu Rath gezogen werden konnte, eine muthmaßliche Berechnung zu Grunde gelegt.

So war der Ertrag der Eisenbahn auf die Annahme basirt, daß die Personenfrequenz der Durchschnittszahl der in den ersten vier Monaten der Eröffnung der Eisenbahn mit jeder Fahrt beförderten Reisenden (90) gleich bleibe, daß nach Ankunft der weiter erforderlichen Locomotive zwischen Mannheim und Heidelberg die Zahl der täglichen Fahrten auf 10 vermehrt werden und auf jeden Reisenden, gleichwie in den ersten vier Monaten des Betriebs, durchschnittlich 19½ fr. Einnahme gerechnet werden könnte.

In dem nachträglichen Budget für 1842 und 1843 ist angenommen worden, daß mit dem Frühjahr 1843 die Bahnstrecke von Heidelberg bis Karlsruhe Section II. und III., und von Kehl über Appenweier nach Offenburg, Sect. VII. und XIII., in Betrieb kommen werde, und es finden sich hierfür Einnahmen, Lasten und Verwaltungskosten für ¼ Jahre in das Budget aufgenommen.

Die Länge der Bahnstrecke von Heidelberg bis Karlsruhe und von Offenburg über Appenweier nach Kehl wurde dabei zu 17,55 Stunden angegeben und im Verhältnisse zu den Einnahmen und Ausgaben der dem Betriebe bereits üb ergebenen 4,25 Stunden langen Bahnstrecke von Mannheim nach Heidelberg, die auf obige Bahnlänge treffende Einnahme und Ausgabe für ¼ Jahre summarisch berechnet.

Es mußten deßhalb die Budgetsätze der Einnahme und Ausgabe für 1843 unter den einzelnen Rubriken erst constatirt werden, wie dies in der vergleichenden Darstellung geschehen ist.

Am 10. April 1843 wurde nun zwar die Bahnsection von Heidelberg bis Karlsruhe dem Betriebe übergeben, dagegen wurde es für zweckmäßig erachtet, die Strecke von Offenburg nach Kehl vorerst nicht zu befahren, weil sich von dieser isolirten, keine größeren Städte berührenden Bahnstrecke, ein günstiger Erfolg voraussichtlich nicht erwarten ließ und überdies die noch sehr mangelhaften Einrichtungen der Bahnhöfe einen regelmäßigen Betrieb geradezu unmöglich gemacht hätten.

Da nun die letztere Strecke nicht in Betrieb gesetzt worden ist, so muß auch die auf deren Länge fallende Einnahme und Ausgabe an dem Budgetsage in Abzug gebracht werden.

Hierbei kommt weiter zu bemerken, daß obgleich die Entfernung von Offenburg über Appenweier nach Kehl nur 4,49 Stunden beträgt, demungeachtet der auf eine Entfernung von 5,38 Stunden fallende Antheil von der Einnahme und Ausgabe in Abzug zu bringen ist, weil bei Annahme der ganzen Länge der Bahnsectionen II, III, VII. und XIII. zu 17,55 Stunden ein Irrthum unterlaufen sein muß, indem nach der officiellen Mittheilung der Baubehörde die Entfernung von Heidelberg bis Karlsruhe nur 12,17 Stunden und von Kehl bis Offenburg nur 4,49 Stunden, zusammen also nur 16,66 Stunden beträgt, und die hier angegebenen Entfernungen auch als Grundlage bei Berechnung der Tarife angewendet worden sind.

Es ist also im Jahre 1843 nur eine Strecke von 12,17 Stunden dem Betriebe weiter übergeben worden, wofür eine Einnahme und Ausgabe auf  $\frac{3}{4}$  Jahre (eigentlich 9 Tage weniger) dem für die Eisenbahn zwischen Mannheim und Heidelberg für 1842 und 1843 angenommenen Budgetsage beizuschlagen ist.

Da sämtliche Rubriken, welche nicht gerade muthmaßlich angenommen worden waren, namentlich die Rubrik 1 der Einnahme und der größte Theil der Ausgabe rubriken aus demselben Grunde, weil nämlich nicht die ganze im Budget angenommene Bahnstrecke in Betrieb gesetzt wurde, unter dem Voranschlage geblieben sind, so ist es zu einer gründlichen Vergleichung dieser Mindereinnahmen und Minderausgaben nothwendig, auch den Voranschlag für 1843 nach der dem Betriebe wirklich übergebenen Strecke zu berechnen und die Differenz gegen die im Budget angenommene Summe darzustellen.

Dies ist in der Beilage, und zwar der Uebersichtlichkeit wegen, gleichfalls nach Rubriken getrennt, geschehen.

Nach der Geschäftsnachweisung über den Eisenbahnbetrieb von 1842 hat der Einnahmeüberschuß, mit Hinzurechnung der aus den Mitteln des Betriebs bewirkten Vermehrung des Betriebsfonds betragen 31,303 fl. 28 fr., so daß sich für dieses Budgetjahr eine Verzinsung des zu 1,520,381 fl. 33 fr. angenommenen Anlagecapitals mit 2,06 Procent ergeben hat.

Nach der Geldrechnung von 1843 beträgt die Einnahme . . . . .	341,067 fl. 2 fr.
die Ausgabe . . . . .	229,504 " — "
	<hr/>
Ueberschuß . . . . .	111,563 fl. 2 fr.
Dazu die Vermehrung des umlaufenden Betriebsfonds (d. h. Materialvorräthe) . . . . .	48,482 " — "
des stehenden (Inventarstücke) . . . . .	2,960 fl. 31 fr.
Abgang an Inventarstücken . . . . .	1,159 " 46 "
	<hr/>
	1,800 " 45 "
	<hr/>
	161,845 fl. 47 fr.

Das Anlagecapital beträgt bis Ende 1843:

für die Bahn und Gebäude . . . . .	4,077,082 fl. 12 fr.
" Bildung des stehenden Betriebsfonds . . . . .	927,778 " 53 "
	<hr/>
	5,004,861 fl. 5 fr.

so daß sich die Verzinsung dieses Anlagecapitals auf 3,23 Procent erhöht hat.

## Einnahme.

### §. 1. Ertrag der Eisenbahn.

#### a. Durch unmittelbare Erhebung.

Die Einnahme ist deshalb im Jahre 1842 um 12,442 fl. 51 kr. und im Jahre 1843 um 124,744 fl. 39 kr., oder nach dem rectificirten Budget um 20,534 fl. 39 kr. unter dem Voranschlage geblieben, weil die Zahl der Passagiere etwas höher angenommen war, als sich dieses durch die nachherige Erfahrung bewährt hat.

#### b. Durch Vergütung von Postanstalten.

Bis zum 1. Juni 1843 wurden die Briefe und Fahrpoststücke nur auf der Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg mittelst der Eisenbahn befördert und dafür die frühere Vergütung von quartaliter 276 fl. 48 kr. für die Briefpost, welcher Betrag gerade den Kosten eines täglichen Briefposttritts gleichkam, und eine solche von 40 Kreuzern vom Centner der beförderten Fahrpoststücke geleistet.

Vom 1. Juni 1843 an wurden aber die Briefe und Fahrpoststücke auf der ganzen Strecke von Mannheim bis Karlsruhe mit der Eisenbahn befördert und für diese Dienstleistung eine Aversalsumme von 8,000 fl. jährlich festgesetzt, was für die Zeit vom 1. Juni bis letzten Dezember 1843 — 4,666 fl. 40 kr. ausmachte.

### §. 2. Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken.

Die Mindereinnahme erklärt sich dadurch, daß die Wohnungen auf der neu dem Betriebe übergebenen Strecke noch nicht in bewohnbaren Stand gesetzt waren und der Graserwachs auf der nämlichen erst spät angeblühten Bahnlinie nur gering seyn konnte.

### §. 3. Erlös aus Inventariestücken und Material.

Die Einnahme ist aus verkauftem nicht verwendbarem Ausschuß-Coaks, aus an die Bauverwaltung abgegebenen und abgängigen Materialien entstanden.

### §. 4. Ersag.

Die Einnahme unter dieser Rubrik bildet sich größtentheils aus der Vergütung der Kosten für die für Rechnung der Bauverwaltung und für die Betriebsmaterialkasse in den Betriebswerkstätten gefertigten Arbeiten, Materialien und Tagelöhne inbegriffen, und steht mit den Mehrausgaben unter §. 18 a. und d. und unter §. 19 a. im Zusammenhang.

### §. 5. Strafen,

§. 6. Verschiedene und außerordentliche Einnahmen,  
werden keiner Erläuterung bedürfen.

## Ausgabe.

### Ordentlicher Etat.

#### Lit. I. Lasten.

#### §. 3. Steuern und Umlagen.

Die Ausgabe besteht ausschließlich aus den Brandversicherungsbeiträgen für die Eisenbahngebäude; desgleichen

#### §. 4. Verschiedene und außerordentliche Ausgaben,

aus den Kosten für die Einschätzung derselben, weil es für rathsam erachtet worden ist, sämtliche Gebäude, sobald sie der Betriebsverwaltung übergeben wurden, auch noch vor ihrer gänzlichen Vollendung in die Feuerversicherung

mit augenblicklicher Wirkung einschätzen zu lassen, und in diesem Falle die Kosten dieser Einschätzung nach dem Gesetze von dem Eigenthümer zu bestreiten sind.

## Tit. II. Verwaltungskosten.

### a. Der Centralverwaltung.

#### §. 5. Besoldungen.

In dieser Budgetperiode ist noch kein Beitrag zur Centralverwaltung geleistet worden.

#### §. 6. Gehalte.

Von dieser Summe ist nur im Jahre 1843 der Betrag von 800 fl. zur Anstellung von zwei weiteren, durch die Ausdehnung des Eisenbahnbetriebs nöthig gewordenen Gehilfen bei dem Controlbureau verwendet worden.

#### §. 7. Bureau-Aufwand.

Die hierher gehörigen Kosten wurden aus dem Etat der Post bestritten, wo sie im Jahre 1843 eine namhafte Ueberschreitung zur Folge hatten.

#### §. 8. Commissions- und Inspectionskosten.

Die im Jahre 1843 aufgewendete, im Vergleich zu dem Aufwande vom Jahre 1842 bedeutende Summe besteht zum größten Theile in Reisekosten, da es bei zunehmender Ausdehnung des Betriebs im Interesse des Dienstes geboten erachtet wurde, den technischen Referenten zu seiner weiteren Ausbildung eine wissenschaftliche Reise nach Norddeutschland, Belgien, Frankreich und England unternehmen zu lassen, um die in jenen Ländern bereits ausgeführten Bahnen, Bahnhöfe, Werkstätten und deren Einrichtungen näher kennen zu lernen und die dort gesammelten Erfahrungen bei Herstellung der diesseitigen Betriebseinrichtungen zu benützen.

#### §. 9. Druckkosten und Buchbinderlohn.

Die unbedeutende Wenigerausgabe von 1842 mit 82 fl. 7 kr., und die gleichfalls unbedeutende Mehrausgabe im Jahr 1843 von 385 fl. 14 kr. bei dieser Position, deren Bedarf von mancherlei Verhältnissen abhängt und deshalb jeweils nur annähernd berechnet werden kann, dürfte keiner weiteren Erklärung bedürfen; desgleichen die Minderausgabe unter

§. 10. Verschiedene und außerordentliche Ausgaben, welche lediglich aus Insertionsgebühren für Materiallieferungen, Grassversteigerungen und dergleichen besteht.

### b. Der Bezirksverwaltung.

#### §. 11. Besoldungen.

Der auf diese Position fallende Antheil an der ganzen Ausgabe kann schon aus dem Grunde keinen Maßstab für die wirkliche Verwendung abgeben, weil auf der  $4\frac{1}{4}$  Stunden zählenden Strecke von Mannheim bis Heidelberg die beiden Stationen Mannheim und Heidelberg mit zusammen drei Beamten besetzt waren und durch die Eröffnung der Bahn bis Carlsruhe im Jahre 1843 auf eine weitere Strecke von 12,17 Stunden nur eine weitere Station, bei welcher Beamte mit Staatsdiener-Eigenschaft angestellt worden sind, hinzukam.

#### §. 12. Gehalte und Belohnungen.

##### a. der als Nichtstaatsdiener angestellten Expeditoren.

Die Verwendung blieb in beiden Jahren unter dem Voranschlage, weil, um die Anstellung besonderer Expeditoren möglichst zu vermeiden, die Beforgung der Billetaussgabe entweder den an diesen Orten stationirten Bahn-Verhandlungen d. 2. Kammer 1845. 28 Beilghest.

meistern, oder, wo eine Vereinigung des Post- und Eisenbahndienstes statthast war, den Postexpeditoren gegen eine dem Umfange des Geschäftes angemessene Aversalvergütung von 125 bis 200 Gulden übertragen worden ist, was wenigstens für die erste Zeit des Betriebs sich als ausführbar bewiesen hat.

b. Der Dienstgehilfen.

c. der Aufseher und Vorgesetzten der Werkstätten,

d. des Fahrpersonals,

e. des unteren Hilfspersonals

sind sämmtlich mehr oder weniger aus dem Grunde unter dem Voranschlage geblieben, weil das Bedürfnis an solchen Beamten nicht in directem Verhältnisse zur Bahnlänge steht und den neu angestellten Bediensteten nur Anfangsgehälte bewilligt wurden.

f. Der Bahnwärter.

Statt der für das Jahr 1842 angenommenen 23 Bahnwärter waren deren 25 im Dienste, weil sich die Nothwendigkeit gezeigt hat, diesen Bediensteten, welche nebst dem Bahndienste von früh Morgens bis in die späte Nacht auch noch abwechselnd die Nachtwache auf der Bahn zu versehen haben, in je 14 Tagen wenigstens 1 freien Tag zur Erholung und Ordnung ihrer häuslichen Geschäfte zu bewilligen, und außerdem auch bei etwaigen Erkrankungen sogleich eine praktisch geübte Aushilfe zu haben.

Mit der Ausdehnung des Betriebs bis Carlsruhe wurde die Vermehrung der Bahn- und Bahnhof-Wärter nebst den Ersatzbahnwarten auf 92 nothwendig, wodurch mit Inbegriff der Bekleidungskosten von 2,783 fl. 14 fr. im Jahre 1843 eine Ueberschreitung der richtigen Budgetposition um 714 fl. 24 fr., also fast um den gleichen Betrag wie 1842 veranlaßt wurde.

§. 13. Bureauaufwand.

Der Aufwand unter dieser Rubrik richtet sich gleichfalls nicht nach der Bahnlänge, daher der Minderaufwand im Jahre 1843.

§. 14. Diäten und Reisekosten.

Die Einrichtung des Betriebs auf der Strecke zwischen Heidelberg und Carlsruhe, so wie die Anstellung eines Bahningenieurs für die ganze Strecke von Mannheim bis Carlsruhe unter Bestimmung des Wohnsitzes in Heidelberg, hat häufige Reisen und Inspectionen der betreffenden Beamten zur Folge haben müssen und daher den unbedeutenden Mehraufwand im Jahre 1843 veranlaßt, während sich im Jahre 1842 fast gar keine Ausgaben unter dieser Rubrik ergeben haben.

§. 15. Verschiedene und außerordentliche Ausgaben.

Die Ueberschreitung im Jahre 1842 rührt daher, daß einem Mechaniker, welcher an die Stelle des mit einem sehr hohen Gehalte engagirten englischen Maschinenmeisters in Heidelberg treten sollte und mit welchem deshalb ein Dienstvertrag abgeschlossen worden war, zu seiner weiteren Ausbildung im Maschinenwesen für eine Reise nach Belgien und England eine Unterstützung bewilligt wurde, deren Betrag in diesem Jahre mit 683 fl. 20 fr. restlich verrechnet erscheint.

Außerdem kommen unter dieser Position die unter Rubrik 5 der Einnahme erhobenen Straf gelder im Betrage von 290 fl. 11 fr. wieder in Ausgabe vor, da dieselben zur Gründung eines Unterstützungsfonds für die Eisenbahnbediensteten verwendet werden.

## Tit. III. Besondere Kosten des Transportdienstes und der Werkstätten.

## §. 16. Anschaffung neuer Wagen.

Da die Anschaffung des Transportmaterials einschließlich der Reservestücke, auf Kosten des Baucatais bewirkt worden ist, so kommen unter dieser Rubrik, mit Ausnahme der Anschaffung von 2 Kurbelwagen, nur Reparaturen vor. Der Aufwand ist aber deshalb nicht beträchtlicher, weil unter dieser Rubrik nur die außerhalb gefertigten Reparaturen verrechnet werden, der größte Theil der nöthigen Reparaturen aber in den Betriebswerkstätten ausgeführt werden konnte, wodurch sich jedoch auf der anderen Seite die Kosten für Werkstättearbeiter unter 19 a. und für Anschaffung des Materials unter §. 18 a. und d. entsprechend höher stellen müssen.

## §. 17. Werkzeuge und Geräthschaften.

Die in den Voranschlag aufgenommene Summe ist ausdrücklich als Bauschsumme bezeichnet, da hierüber noch alle Erfahrung abging; auch hat sich die Voraussetzung, daß wegen der Neuheit der durch die Bauverwaltung angeschafften ersten Einrichtungen nur wenige Kosten unter dieser Rubrik vorkommen würden, nicht bestätigt, vielmehr ist bei der Ausdehnung des Betriebs die weitere Anschaffung einer beträchtlichen Anzahl Coakskörbe, Bohrer, Bürsten, Feilen, Seiler, Besen etc. nöthig geworden, und die Reparaturkosten an den bereits vorhandenen Gegenständen haben allein im Jahre 1842 die Summe von 260 fl. und im Jahre 1843 von 485 fl. erreicht.

## §. 18.

## a. Rohmaterial.

Diese Ueberschreitung bedarf keiner Rechtfertigung, da dem Budgetsage keine maßgebende Berechnung zu Grunde gelegt werden konnte, und bleibt nur zu erläutern, daß ein Theil dieses Aufwandes, wie bei allen Materialanschaffungen, zur Vermehrung des Betriebsfonds beigetragen hat.

## b. Brennmaterial.

Im Jahre 1842 erscheint ein Mehr von 1,164 fl. 14 fr. und im folgenden Jahre ein Weniger von 40,026 fl. 36 fr. oder nach dem rectificirten Budget von 9,314 fl. 36 fr. Der Mehraufwand im Jahre 1842 ist dadurch herbeigeführt worden, daß ein größerer Coaksvorrath noch vor dem Schlusse der Schifffahrt auf dem Rheine angeschafft werden mußte, um bei der im Frühjahr 1843 eingetretenen Ausdehnung des Betriebs wenigstens in der ersten Zeit auf alle Fälle mit brauchbarem Material versehen zu seyn.

Hätte nicht die nämliche Vorsicht erheiht, auch im Jahre 1843 für die abermalige Vermehrung der Vorräthe zu sorgen, und wären nicht mehr Fahrten eingerichtet worden, als früher angenommen war, so würde sich im Jahre 1843 eine noch viel bedeutendere Ersparniß herausgestellt haben, denn es wurde nicht nur ein ansehnlich niedriger Coakspreis erzielt, sondern auch der Verbrauch an Coaks durch Verbesserung der Construction einzelner Maschinenteile und Beihethigung des Locomotiv-Personals an den Brennmaterialersparnissen beträchtlich vermindert.

Der Coakspreis betrug statt 1 fl. 15 fr. per Centner

im Jahre 1842 nur 1 fl. 7, <sup>15</sup> fr.

„ „ 1843 „ 1 „ 6 „

## c. Fettwaaren.

Berglichen mit den Sätzen des rectificirten Budgets reducirt sich die Ersparniß auf 3,479 fl. 44 fr. in beiden Budgetjahren zusammen genommen.

## d. Sonstiges Material.

In der Begründung zu dem Budget wurde schon bemerkt, daß zur Berechnung des Voranschlags geeignete Erfahrungen fehlten.

## §. 19. Tagelöhne der Arbeiter.

## a. In den Werkstätten.

Der Mehraufwand rührt nicht sowohl von ungewöhnlich zahlreichen Reparaturen, als davon her, daß viele Arbeiten für Rechnung der Bauverwaltung in den Betriebswerkstätten vorgenommen wurden, wofür der Betriebsverwaltung der entsprechende Ersatz geleistet wurde, welcher letzterer unter §. 4 der Einnahme enthalten ist.

Hinsichtlich des Minderaufwandes von 1843 ist die Bemerkung zu §. 13 unter anderen zu wiederholen.

## b. In den Bahnhöfen.

Die Ausdehnung des Fahrdienstes im Jahre 1842 hat natürlich eine Vermehrung des in den Bahnhöfen beschäftigten Personals zur Folge gehabt, was einen Mehraufwand von 686 fl. 13 fr. im Jahre 1842 veranlaßt hat.

Im Jahre 1843 ist jedoch der wirkliche Aufwand um 263 fl. 19 fr. unter dem auf diese Rubrik treffenden Voranschlage geblieben, weil auf der neu hinzugekommenen Bahnstrecke sich nur 1 größerer Bahnhof, nämlich in Carlörube, befindet.

## §. 20. Verschiedene und außerordentliche Ausgaben.

Der Budgetsatz von 2,500 fl. hat sich gebildet aus

1,000 fl. für unvorhergesehene Ausgaben,

1,500 fl. für Beifuhr des Speisewassers im Mannheimer Bahnhofe bis zur Herstellung der Speisungseinrichtungen.

Letztere Ausgabe ist weggefallen, weil die fragliche Einrichtung noch vor Beginn der Budgetperiode hergestellt war, und von ersterer sind nur sehr wenige Ausgaben vorgekommen.

## Tit. IV. Besondere Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Gebäude.

## §. 21. Anschaffung der Geräthe und Werkzeuge.

Dem Voranschlage war die Annahme zu Grund gelegt, daß die neue Ausrüstung von Geräthschaften und Werkzeugen im Werthe von 1,640 fl. sich in 5 Jahren abnütze, und daher der fünfte Theil zur Ergänzung angenommen; da diese Abnutzung jedoch in den ersten Jahren nur in geringerem Maßstabe vor sich zu gehen pflegt, so ist nur eine theilweise Ergänzung nöthig geworden, daher die Minderausgabe.

## §. 22. Anschaffung des Materials.

Die wirkliche Ausgabe dieser Position ist im Jahre 1842 dem Voranschlage ziemlich nahe gekommen, im Jahre 1843 aber um 300 fl. unter demselben verblieben, welche Differenz keiner näheren Erläuterung bedarf.

## §. 23. Tagelöhne.

Unter dieser Rubrik ist in beiden Budgetjahren eine namhafte Ueberschreitung des Budgetsatzes erfolgt.

Es wurde nämlich bei Aufstellung des Budgets bei dem gänzlichen Mangel eines verlässigen Haltpunktes für Bestreitung der Tagelöhne zur Unterhaltung der Bahn, nämlich zur Regulirung des durch Senkungen, Spurerweiterungen oder Verengerungen ic. veränderten Schienenwegs, Unterhaltung des Bahndammes, der Böschungen, Gräben ic. ein Betrag von 520 fl. aufgenommen, welche in der laufenden Budgetperiode um so weniger ausreichen



Beilage zu den Erläuterungen zur vergleichenden Darstellung der Eisenbahnbetriebs-Verwaltung.

**Vergleichung**  
der rectificirten Budgetsätze mit dem Rechnungsjoll für 1843.

Benennung der Rubrik.	Voranschlag.		Rechnungs- Soll.		Rechnungs = Soll.			
	fl.	fr.	fl.	fr.	Mehr.		Weniger.	
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
<b>Einnahme.</b>								
§.								
1. Ertrag der Eisenbahn								
a. durch unmittelbare Erhebung . . . . .	345,492	—	324,957	21	—	—	20,534	39
b. durch Vergütung von den Postanstalten . . . . .	3,777	—	7,597	33	3,820	33	—	—
2. Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken . . . . .	2,644	—	1,435	26	—	—	1,208	34
3. Erlös aus Inventariestücken und Material . . . . .	—	—	828	46	—	828	46	—
4. Ersatz . . . . .	—	—	5,820	46	—	5,820	46	—
5. Strafen . . . . .	315	—	425	47	—	110	47	—
6. Verschiedene und außerordentliche Einnahmen . . . . .	—	—	1	23	—	1	23	—
Summa Einnahme . . . . .	352,228	—	341,067	2	10,582	15	21,743	13
							10,582	15
							11,160	58
<b>Ausgabe.</b>								
<b>Tit. I. Lasten.</b>								
1. Abgang und Nachlaß . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Entschädigung und Ersatz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Steuern und Umlagen . . . . .	—	—	200	25	200	25	—	—
4. Verschiedene und außerordentliche Ausgaben . . . . .	—	—	72	13	72	13	—	—
Summa Tit. I . . . . .	—	—	272	38	272	38	—	—
<b>Tit. II. Verwaltungskosten.</b>								
<b>a. Der Centralverwaltung.</b>								
5. Befoldungen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Gehalte . . . . .	2,518	—	800	—	—	—	1,718	—
7. Bureauaufwand . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
8. Commissions- und Inspectionskosten . . . . .	3,148	—	3,298	37	150	37	—	—
9. Druckkosten und Buchbinderlohn . . . . .	2,833	—	3,218	14	385	14	—	—
10. Verschiedene und außerordentliche Ausgaben . . . . .	786	—	120	18	—	—	665	42
Summe Tit. II. a. . . . .	9,285	—	7,437	9	535	51	2,383	42

Benennung der Rubrik.	Voranschlag.		Rechnungs- Soll.		Rechnungs = Soll.			
					Mehr.		Weniger.	
					fl.	fr.	fl.	fr.
<b>b. Der Bezirksverwaltung.</b>								
8.								
11. Befoldungen . . . . .	12,591	—	4,822	13	—	—	7,768	47
12. Gehalte und Belohnungen:								
a. der als Nichtstaatsdiener angestellten Exeditoren	1,889	—	1,143	33	—	—	715	27
b. der Dienstgehilfen . . . . .	6,295	—	4,134	33	—	—	2,160	27
c. der Aufseher und Vorgesetzten der Werkstätten . . . . .	24,205	—	6,700	17	—	—	17,504	43
d. des Fahrpersonals . . . . .	27,070	—	24,170	39	—	—	2,899	21
e. des unteren Hilfspersonals . . . . .	6,768	—	4,488	24	—	—	2,279	36
f. der Bahnwärter . . . . .	21,797	—	22,511	24	714	24	—	—
13. Bureauaufwand . . . . .	2,203	—	1,651	42	—	—	551	18
14. Diäten und Reisekosten . . . . .	315	—	433	30	118	30	—	—
15. Verschiedene und außerordentliche Ausgaben . . . . .	3,620	—	1,367	13	—	—	2,252	47
Summe Tit. II. b. . . . .	106,753	—	71,423	28	832	54	36,162	26
Hierzu " " II. a. . . . .	9,285	—	7,437	9	535	51	2,383	42
Summe Tit. II. . . . .	116,038	—	78,860	37	1,368	45	38,546	8
<b>Tit. III. Besondere Kosten des Trans-</b>								
<b>portdienstes und der Werkstätten.</b>								
16. Anschaffung neuer Wagen . . . . .	7,239	—	1,194	13	—	—	6,044	47
17. Werkzeuge und Gerätschaften . . . . .	1,574	—	2,116	47	542	47	—	—
18. Material:								
a. Rohmaterial . . . . .	5,807	—	10,430	52	4,623	52	—	—
b. Brennmaterial . . . . .	101,820	—	92,505	24	—	—	9,314	36
c. Fettwaaren . . . . .	13,186	—	10,477	42	—	—	2,708	18
d. Sonstiges Material . . . . .	3,463	—	4,002	51	539	51	—	—
19. Tagelöhne der Arbeiter:								
a. in den Werkstätten . . . . .	9,191	—	8,241	—	—	—	950	—
b. in den Bahnhöfen . . . . .	11,489	—	11,225	41	—	—	263	19
20. Verschiedene und außerordentliche Ausgaben . . . . .	7,869	—	19	39	—	—	7,849	21
Summe Tit. III. . . . .	161,638	—	140,214	9	5,706	30	27,130	21

Benennung der Rubrik.	Voranschlag.		Rechnungs- Soll.		Rechnungs = Soll.			
	fl.	fr.	fl.	fr.	Mehr.		Weniger.	
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
<b>Tit. IV. Besondere Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Gebäude.</b>								
§.								
21. Anschaffung der Geräte und Werkzeuge . . . . .	1,038	—	74	47	—	—	963	13
22. Anschaffung des Materials . . . . .	1,574	—	1,272	57	—	—	301	3
23. Tagelöhne . . . . .	1,637	—	7,112	46	5,475	46	—	—
24. Besondere Ausgaben für die Bahn, und zwar:								
a. des Bahndammes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
b. des Schienenwegs . . . . .	—	—	170	30	170	30	—	—
c. der Auslenkungen, Drehscheiben etc. . . . .	250	—	54	32	—	—	195	28
d. der Barrieren und Wegübergänge . . . . .	630	—	4	20	—	—	625	40
e. der Signalapparate . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
f. der Brücken, Dohlen etc. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
25. Besondere Ausgaben für die Gebäude, und zwar:								
a. die Stationsgebäude . . . . .	1,259	—	1,019	4	—	—	239	56
b. die Bahnwärtshäuser . . . . .	630	—	22	36	—	—	607	24
c. die Wasserleitungen und Speisungseinrichtungen . . . . .	630	—	52	55	—	—	577	5
26. Verschiedene und außerordentliche Ausgaben . . . . .	1,574	—	372	9	—	—	1,201	51
Summe Tit. IV. . . . .	9,222	—	10,156	36	5,646	16	4,711	40
Hierzu Summe Tit. III. . . . .	161,638	—	140,214	9	5,706	30	27,130	21
Summe Tit. II. . . . .	116,038	—	78,860	37	1,368	45	38,546	8
Summe Tit. I. . . . .	—	—	272	38	272	38	—	—
Summe Ausgabe . . . . .	286,898	—	229,504	—	12,994	9	70,388	9
							12,994	9
							57,394	—
<b>Abschluss.</b>								
Einnahme . . . . .	352,228	—	341,067	2	—	—	11,160	58
Ausgabe . . . . .	286,898	—	229,504	—	—	—	57,394	—
Reine Einnahme . . . . .	65,330	—	111,563	2	46,233	2	—	—