

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

D. Spezial-Budgets der ausgeschiedenen Verwaltungszweige

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Badanstalten-
Ausg.

§	1.	2.	3.	4.	5.	6.	
						Wohlthun	gegen früher
			Zeichener Badjahr	Vor- anschlag für 1888 erhalten	Ver- änderung gegen Vorjahr	mehr.	weniger.
		Ausgabe.					
		B. Aufwandsstaat.					
		Ueberschlag		274 623	311 000		
3.		Ankauf der Wasserberechtigung des Bezirksstaats in Baden		—	5 400		
		Summe B. Aufwandsstaat		274 623	316 400		
		Verzins: A. Ordentliches Staat		—	522 202		
		Summe der Ausgabe		—	838 602		

verwaltung.
gabe.

7.
Erläuterungen.

§ 3. 3. Die beizugebende Kaufsumme ist aus Verzicht der beabsichtigten und aus zu erwerbenden Abzahlungen die größtmögliche Menge aus Thermoanlagen zu bilden, hierzu zum Einblicke eines Bezugs und dem Verwaltungsvertrag bei beabsichtigten Bezirksstaats in Baden, wozu die Zuführung der beabsichtigten Berechtigung an der beabsichtigten Stelle, bei in der Beauftragung in der Thermo bei Thermoanlagenberechtigung der gilt mit der beabsichtigten beabsichtigten jährlich in oben nach Bezug bei dem Staat beabsichtigten Gesamtsumme von 100 000 unter der Bedingung abzugeben bei, bei der Zahlung aus dem Staat eine Bezahlung von 5 400 A. für den oben pro 24 Stunden gelistet wird.

Verzeichnis
der
Bücher

Titel	Verfasser	Ort	Jahr	Bände
[Faint title text]	[Faint author text]	[Faint location text]	[Faint year text]	[Faint volume text]
[Faint title text]	[Faint author text]	[Faint location text]	[Faint year text]	[Faint volume text]
[Faint title text]	[Faint author text]	[Faint location text]	[Faint year text]	[Faint volume text]
[Faint title text]	[Faint author text]	[Faint location text]	[Faint year text]	[Faint volume text]
[Faint title text]	[Faint author text]	[Faint location text]	[Faint year text]	[Faint volume text]
[Faint title text]	[Faint author text]	[Faint location text]	[Faint year text]	[Faint volume text]

Budget

der

Eisenbahn-Betriebsverwaltung

für die

Jahre 1888 und 1889.

Abtheilung I.

Eigentlicher Betrieb.

Vorbemerkung.

Der der badischen Verwaltung zustehende Betrieb erstreckt sich einschließlich der erst gegen Ende des Jahres 1887 zur Vollendung gelangenden Bahnstrecke von Seckach nach Waldürn mit 19,31 km und einer kleinen Verlängerung von 0,40 km der Ettlinger Stadtbahn auf eine Länge von 1983,41 km. Davon steht das Eigenthum badischen Gemeinden und Gesellschaften, sowie Nachbarstaaten und auswärtigen Eisenbahngesellschaften zu, und zwar

- im Jahre 1888 von 127,31 "
- im Jahre 1889, nach dem Uebergang der vorderen Wiesenthalbahn auf den Staat, von 107,37 "

Mit den diesen fremden Eigenthümern gesetzlich und vertragsmäßig zukommenden Pachtzinsen und Ertragsantheilen ist die badische Betriebsverwaltung belastet, wohingegen der letzteren der Pachtzins für eine durch die bayerische Verwaltung betriebene Bahnstrecke von 1,64 km zuschießt.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	
					Wahrscheinlich	Wahrscheinlich
7.	Erläuterungen.					
Titel I. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr.						
	Hebetrag	12 035 000	13 532 000	1 502 000	35 000	
4.	Für Beförderung von Kunden	11 000	12 200	1 200	—	
5.	Für bezahlte Extrazüge	17 000	24 000	7 000	—	
6.	Sonstige (aus dem Personen- und Gepäckverkehr betreffende) Einnahmen	24 000	40 000	22 000	—	
	Summe Titel I	12 087 000	13 614 200	1 562 200	35 000	
Titel II. Aus dem Güterverkehr.						
7.	Für Beförderung von Eil- und Expressgut	918 000	911 000	—	7 000	
8.	Für Beförderung von Frachtgut	18 358 000	19 346 000	988 000	—	
9.	Für Beförderung von Postgut	39 000	36 000	—	3 000	
10.	Für Beförderung von Müllabfuhr	33 000	26 000	—	7 000	
11.	Für Beförderung von Thieren	625 000	574 000	—	51 000	
12.	Für die Beförderung von Leichen	16 000	17 000	1 000	—	
13.	Für die Beförderung von frachtpflichtigen Thiergut	15 000	24 000	29 000	—	
14.	Frachtpflichtige für Verth- und Lieferungsverficherung	48 000	48 000	—	—	
15.	Sonstige (den Güterverkehr betreffende) Revenüen	459 000	554 000	95 000	—	
	Summe Titel II	20 511 000	21 566 000	1 123 000	68 000	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	
					Wahrscheinlich	Wahrscheinlich
7.	Erläuterungen.					
Titel I. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr.						
	Hebetrag	12 035 000	13 532 000	1 502 000	35 000	
4.	Für Beförderung von Kunden	11 000	12 200	1 200	—	
5.	Für bezahlte Extrazüge	17 000	24 000	7 000	—	
6.	Sonstige (aus dem Personen- und Gepäckverkehr betreffende) Einnahmen	24 000	40 000	22 000	—	
	Summe Titel I	12 087 000	13 614 200	1 562 200	35 000	
Titel II. Aus dem Güterverkehr.						
7.	Für Beförderung von Eil- und Expressgut	918 000	911 000	—	7 000	
8.	Für Beförderung von Frachtgut	18 358 000	19 346 000	988 000	—	
9.	Für Beförderung von Postgut	39 000	36 000	—	3 000	
10.	Für Beförderung von Müllabfuhr	33 000	26 000	—	7 000	
11.	Für Beförderung von Thieren	625 000	574 000	—	51 000	
12.	Für die Beförderung von Leichen	16 000	17 000	1 000	—	
13.	Für die Beförderung von frachtpflichtigen Thiergut	15 000	24 000	29 000	—	
14.	Frachtpflichtige für Verth- und Lieferungsverficherung	48 000	48 000	—	—	
15.	Sonstige (den Güterverkehr betreffende) Revenüen	459 000	554 000	95 000	—	
	Summe Titel II	20 511 000	21 566 000	1 123 000	68 000	

34 §. 4. Bei einem Normalbudget von 12 130 A und dem 1896er Budget von 12 578 A gelangen hier 12 200 A zur Vertheilung.
 34 §. 5. Normalbudget von 23 629 A, 1896er Einnahme 25 342 A, höherer Budget 21 000 A
 34 §. 6. Normalbudget 23 124 A, 1896er Einnahme 24 436 A.
 Unter Umständen auf die in §. 15 der Betriebsverwaltung beschriebener Betrag 32 000 A
 Einnahme in Höhe von 14 000 A als dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre 14 000 A
 gesammelt 46 000 A eingeteilt.

34 Titel II.
 Die unten aufgeführten Zuschlagskoeffizienten für den Güterverkehr sind nicht ganz als Zuschlag für die Beförderung, welche für die Jahre 1896 und 1897 zu erwarten ist. Die Zuschläge sind für die Beförderung von Frachtgut, Postgut, Müllabfuhr, Thiergut, Leichen und frachtpflichtigen Thiergut bestimmt. Im Übrigen sind die Zuschläge für die Beförderung von Eil- und Expressgut, Leichen und frachtpflichtigen Thiergut bestimmt. Die Zuschläge sind für die Beförderung von Eil- und Expressgut, Leichen und frachtpflichtigen Thiergut bestimmt.

	1896er	1896er
	Budget	Budget
	A	A
34 §. 7. Zu dem 1896er Budget wird wegen der neuen Steuern ein Zuschlag von 9 700 A gemacht und der Betrag von 311 200 A auf 320 900 A abgerundet.	950 400	951 000
34 §. 8. Zu dem Budget von 1896 wird aus gleichem Grunde ein Betrag von 211 300 A zugerechnet und der abgerundete Summe mit 10 000 000 A ein Budget eingeteilt.	18 325 608	19 131 480
34 §. 9. Bei der neuen Einnahme des Expressverkehrs werden die Postzuschläge nach der gegebenen neuen Verhältnisse neu berechnet.	26 407	26 274
34 §. 10. Der Betrag in Folge des neuen Müllabfuhr der im Abgang in Aussicht, daher nur 20 000 A zur Vertheilung gelangen.	25 750	29 457
34 §. 11. Das Budget wird bei dem 1896er Budget (24 698 A) unter Zuzug eines entsprechenden Betrages (7 313 A) für die neuen Verhältnisse zu Grunde gelegt.	604 294	566 000
34 §. 12. Mit Rücksicht auf den 1896er Budget	16 294	17 142
34 §. 13. Mit Rücksicht auf den 1896er Budget	26 514	23 262
34 §. 14. Mit Rücksicht auf den 1896er Budget	47 063	47 225
34 §. 15. Durch einen entsprechenden Zuschlag zu dem 1896er Budget ergibt sich insgesamt ein Betrag von 14 000 A. Es ist vorausgesetzt, dass die Zuschläge für die Beförderung von Frachtgut, Postgut, Müllabfuhr, Thiergut, Leichen und frachtpflichtigen Thiergut bestimmt sind. Die Zuschläge sind für die Beförderung von Frachtgut, Postgut, Müllabfuhr, Thiergut, Leichen und frachtpflichtigen Thiergut bestimmt.	474 548	349 765
	20 600 568	21 303 253

1.	2.	3.	4.	5.	6.	
					mehr.	weniger.
Titel III. Vergütung für Benützung von Bahn- anlagen etc. durch andere Bahnverwaltungen.						
16.	Vergütung für verpachtete Bahnstrecken	65 000	69 075	4 075	—	
17.	Mitbenützung von Bahnhöfen etc. (von Pfabhofstetten und Bahnstrecken, Beiträge zum Pfabhofst- und Abfertigungsaufwand, zur Verzinsung und Unter- haltung von gemeinschaftlich benützten Bahnhöfen und Bahnstrecken)	348 504	378 729	30 126	—	
Uebersetz		413 504	447 729	34 201	—	

Erläuterungen.

§ 4 § 14. Das Bilanzverhältnis der Bahnhöfe Mannheim—Königsplatz mit 4% Zinsen zu vermindern bei, beträgt 1 554 907 Mk.

§ 5 des § 17 der Statuten und § 4 der Satzung. Die Gehaltsätze für die Bediensteten setzen sich zusammen wie folgt:

C-3	Besch.	Einahme § 17.	Ausgabe § 14.	Bemerkungen.
Main-Redar-Bahn.				
1.	Bahnunterhaltung und Bahnbewachung auf der Strecke Heidelberg— Friedrichsfeld	34 200	—	Tatsächl. der Jahre 1884, 1885 und 1886 = 34 165 Mk.
2.	Beitrag zur Verzinsung des Banan- wands für die Zollhalle in Heidel- berg.	100	—	Tatsächl. der Wirtschaftsjahre 96 Mk.
3.	Wachstumsbeitrag Schweringen. Ver- zinsungs-, Unterhaltungs- und Be- triebsaufwand	15 100	—	Normalbuchbeitrag 15 095 Mk.
Städtische Bahnhöfe.				
4.	Wachstumsbeitrag Mannheim. Ver- zinsungs-, Unterhaltungs- und Be- triebsaufwand	103 600	—	Wirtl. der Wirtschaftsjahre 1884 und 1885 103 601 Mk.
5.	Wachstumsbeitrag Eberbach bediensteten	23 900	—	Normalbuchbeitrag 23 899 Mk.
Städtische Bahnen.				
6.	Beitrag zu den Kosten der Unterhal- tung und des Betriebsdienstes für die Mannheimer Rheinbrücke	—	17 000	Normalbuchbeitrag 17 025 Mk.
7.	Beitrag für die Pontonbrücke über den Rhein bei Speyer	—	12 500	Normalbuchbeitrag 12 419 Mk.
8.	Beitrag für die Pontonbrücke über den Rhein bei Maxau	—	34 900	Normalbuchbeitrag 34 826 Mk.
Städtische Staatsbahnen.				
9.	Bahnunterhaltung und Bewachung auf der Strecke Heidelberg—Friedrichs- feld. Dienstleistungen wie Unter- haltung in den Bahnhöfen zu Wörz- burg und Sonderau	—	66 900	Normalbuchbeitrag 66 888 Mk.
10.	Wachstumsbeitrag Wertheim, Unter- haltung und Dienstleistungen	9 300	—	Tatsächl. der Wirtschaftsjahre 9 292 Mk.
Uebersetz		186 200	131 900	

1.	2.	3.	4.	5.		6.
				mehr.	weniger.	
§.		Seitiger Budgetkap.	Ver- anschlag für 1888/89 jährlich.	Konstanz vergl. d. d. d.	Stellen gegen früher	
	
Titel III. Vergütung für Benutzung von Bahn- anlagen u. durch andere Bahnverwaltungen.						
		413 594	447 795		34 201	—
Hebertrag						
		413 594	447 795		34 201	—

7.				
Erläuterungen.				
C.-3.	Besch.	Einnahme §. 11.	Ausgabe §. 14.	Bemerkungen.
	Hebertrag	186 200	131 900	
Württembergische Staatsbahnen				
Unterhaltung und Dienstverforgung auf den Schienenbahnen in				
11.	Wergultheim	—	15 400	Normalbudget 16 417 A.
12.	Oberburten	15 100	—	Normalbudget 15 000 A.
	weitere	5 200	—	wegen einer außerordentlichen Gehalts- erhöhung Seite 2. 41. der Kapitalien.
13.	Tagfeld	—	29 700	Normalbudget 29 670 A.
14.	Öppingen	8 920	—	Normalbudget 8 930 A.
15.	Bretten	58 430	—	Normalbudget, wobei über Jahressumme 1886 um nach anderer Ermittlung mit 64 000 A.
16.	Wahlrad	—	4 500	Wahlrad liegt bei Tisch in Stutt- garter, dabei in Verrechnung mit Kassensumme bei Wahlrad, Wahlrad nach Stuttgart an Baden für den Eigentum in Stuttgart 200 A., nach Baden an Württemberg Baden zur Unterhaltung der gemeinsamen Güter- anlagen in Stuttgart und gegen Be- haltung bei Stuttgart.
17.	Wergultheim	280	—	
18.	Stilthof	7 000	—	Für 27 Tage im Jahre 1886 betrug 64 die Vergütung mit 1112 A.
19.	Stuttgart, Zimmern, Sigmaringen und Weingen	—	—	Für den zwei ersten Stationen bei der Schleife Verrechnung der Dienstverforgung, auf den zwei letzten die Dienstver- forgung unter Einwirkung des hiesigen Kassensumme.
20.	Wallerdorf	19 250	—	Die Vergütung bei Stuttgart betragt 11 964 A. Die nach dem dem September 1886 in Stuttgart gestiegen. Uebereinstimmung auf gleiche Währung von 1886 mit als Vergütung für die Dienst- verforgung nach 7 229 19 250 A. 11 964 A. 18 250 A.
Schweizerische Centralbahn				
21.	Wegen der Wasser-Verbindungsbahn	1 000	5 200	Normalbudget 1 000 A. mit 5 241 A.
Schweizerische Nordbahn				
22.	Unterhaltung und Dienstverforgung in den Schienenbahnen zu Schaffhausen	—	31 000	Normal 1884 30 916 A. 1885 30 600 A. 1886 30 529 Es resultirt 64 mit 31 000 auf den normalen Aufwand bei Jahre 1886 die Verbindung bei hiesigen Kap. 2 VIII.
	Hebertrag	201 420	219 700	

Berichtsjahre der 2. Kammer 1887. 34. Budgetjahr.

Eisenbahn-
A. Ein-

1.	2.	3.	4.	5.	6.
Titel III. Vergütung für Benutzung von Bahn- anlagen z. durch andere Bahnverwaltungen.					
	Uebersrag	413 504	447 795	34 291	—
18.	Leistungen für fremde Bahnen (Beforgung des Fahr- dienstes, Abgabe von Speisemitteln, Beforgung des Schneefuges, Gepäc- und Gültbegleitdienstes auf durchgehenden Fahrplänen)	51 478	52 498	1 020	—
	Uebersrag	465 072	500 293	35 221	—

Betriebsverwaltung.
nahme.

Erläuterungen.				
C-3.	Besch.	Umsatz § 17.	Ausgabe § 25.	Bemerkungen.
Schweizerische Nordbahn.				
	Uebersrag	301 420	219 700	
23.	Waldschut	3 800	—	Erhöherter des vorerwähnten Postens entsprechender Besch.
24.	Singen	19 100	—	Zuschuss der Jahre 1884 und 1885 19 051 A.
25.	Rossenz	53 500	—	Zuschuss der Jahre 1884 und 1885 53 426 A.
26.	Unterhaltung der Rheinbrücke bei Rob- lenz	900	—	Zuschuss der Jahre 1884 und 1885 892 A.
	Summe §§ 17 und 24	878 720	219 700	
Die §§ 19 und 20. für beide Eisenbahnen und die dementsprechende Ausgabeposten 75 betragen für die Budgetjahre gesammelt wie folgt:				
		Umsatz § 18.	Ausgabe § 25.	
Rhein-Nedar-Bahn.				
1.	Fahrdienst auf der Bahnstrecke Mann- heim-Friedrichsfeld	—	85 000	Die letzte vollständig abgeschlossene Berech- nung betrifft das Jahr 1885 mit 75 000 A. Schluss ist in Folge unvollständiger Be- rechnungen und neuer Berechnungen die Beforgung erheblich geringer und noch daher ein Betrag von 50 000 A. ein- geplant.
2.	Beitrag zu den Woburn der Bahnhof- arbeiter in Mannheim	2 578	—	Einziges Verbleiben.
Öffentliche Verkehrs-Bahn.				
3.	Fahrdienst in und zwischen den Bahn- höfen in Mannheim	28 000	—	Zuschuss der Jahre 1884 und 1885 28 000 A., jenseit für 1886 ist noch nicht festgesetzt.
Pfälzer Bahnen.				
4.	Verkehrsverbindungen zwischen Speyer und Mitte Rhein	3 660	200	Nach dem Zuschuss der Normaljahre 1 800 A. und 200 A.
Schweizer Centralbahn.				
5.	Fahrdienst auf der Verbindungsbahn zwischen Groß- und Klein-Basel	9 000	10 100	Zuschuss der Jahre 1884 und 1885 9 000 A.
Waldschut-Bahn.				
6.	Fahrdienst auf den vier Verbindungs- bahnen Rappeneck-Strick- burg, Friedberg-Weinmar, Weinmar-Weinhausen und Weinhausen-Str. Ludwig	5 000	5 000	Die der Waldschut-Bahn für die gegen- wärtigen Leistungen Normalausgleichung hat. Die dementsprechende Vergütungen sind ebenfalls in der Uebersicht der Ausgabe ein Betrag von 5 000 A. aufgenommen.
	Uebersrag	49 498	100 500	

Eisenbahn-
A. Ein-

§	1.	2.	3.	4.	6.		
					5.	6.	
			Seitheriger Budgetjahr	Ver- änderung für 1888/89 jährlich	Ver- änderung gegen vorheriges Jahr	mehr.	weniger.
Titel III. Vergütung für Benutzung von Bahn- anlagen u. durch andere Bahnverwaltungen.							
		Uebersrag . .	465 072	500 293	—	35 221	—
		19. Vergütungen für Renovationskosten von Eisenbahn- verbänden, Abrechnungsbüreau u.	10 000	6 300	—	—	3 700
		Summe Titel III. . .	475 072	506 593	—	35 221	3 700

Betriebsverwaltung.
nahme.

Erläuterungen.

C.-G.	Besch.	7.		Bemerkungen.
		Umsatz § 18.	Wahrgel. § 75.	
		„	„	
	Uebersrag . .	40 488	100 300	
Wärtembergische Staatsbahnen.				
7.	Jahreslohn auf den Bahnen Kauf- Gutingen, Karlsruhe-Gö- ppingen-Heilbronn, Bretten- Bruchsal, und Redersloh, ebenso Redersloh-Münd-Isargfeld- Heilbronn	3 000	3 000	Nach einem im Jahre 1886 getroffenen Uebereinkommen hebt bezüglich des geringeren Schwere des Jagdverlebens auch hier das Sprung der Betriebsverwaltung hat. Der Kassabestand hat gleiche Beträge in Ueberschuss und Wahrgabe erbracht.
8.	Stellener fremder Bahnverwal- tungen auf durchgehenden Zügen, Verbandspostmeister u.	—	8 900	Nach dem 1886er Etatstand mit 8 900 „
9.	Ratnahmsweise Fahrdienstleit- ungen und Abgabe von Speis- wagen	—	1 000	Nach dem 1886er Budgetstand mit 550 „
10.	Vergütung für den Transportverke- hren Kautschuk und Proceß	—	12 316	Nach dem 1886er Betrag. Die Gebühren der Verträge für den Transportverkehr des Kautschuk und Proceß sind nach dem 1886er Etatstand mit 12 316 „ — bei Betrieben und Nebenbetrieben der Staatlichen und Kaiserlichen Eisenbahnenverwaltung und zwar bei der Kaiserlichen Verwaltung durch Abtragung eines gleichen Betrages von den Eisenbahnenbetriebskosten und bei den Nebenbetrieben durch die Kaiserliche Verwaltung und die Kaiserlichen Eisenbahnenverwaltung unter § 2 des Eisenbahngesetzes und bei den Kaiserlichen Eisenbahnenverwaltung durch Abtragung eines gleichen Betrages von den Eisenbahnenbetriebskosten und bei den Nebenbetrieben durch die Kaiserliche Verwaltung und die Kaiserlichen Eisenbahnenverwaltung unter § 75 des Eisenbahngesetzes gut gemacht. Es belief sich der letztere Betrag im dem Jahre 1886 und 1887 auf 24 636 „, dem vor Jahr auf 12 316 „.
	Summe von §§ 18 und 75 . .	52 488	125 578	

Da § 18. Veranschlagung 6 307 „

1.	2.	3.	4.	5.	6.	
					Wählggen selber	
§		Sechserjahr	Ver- anfang für 1888/89 jährlich	Monat- weilung	mehr.	weniger.
Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen.						
	Uebersrag . . .	471 000	530 000		01 000	2 000
28	Entschädigung des Reichsriegelbahnen für Veranlagung und Begleitung der Bahnmesswagen	400	400		—	—
29	Frühen- und Fährgebl	80 000	63 700		3 700	—
30	Pensionbeiträge	—	—		—	—
31	Zinsen und Gewinne beim Geldverkehr	26 200	23 400		—	2 800
32	Antheil der Staatsbahn an dem Reingewinn der Karlruhe-Durlacher Dampfbahn	6 600	6 940		340	—
33	Zugewinn	61 000	92 000		31 000	—
	Summe Titel VI.	625 200	716 440		96 040	4 800
Zusammenstellung.						
	Summe Titel I.	12 087 000	13 614 200		1 562 200	35 000
	II.	20 511 000	21 566 000		1 123 000	68 000
	III.	475 072	505 593		33 221	3 700
	IV.	820 000	840 000		20 000	—
	V.	893 000	150 000		7 000	150 000
	VI.	625 200	716 440		96 040	4 800
	Summe der Einnahmen	35 411 272	37 993 233		2 843 401	261 500
					261 500	
					2 581 901	

Erklärungen.

Zu §. 28. Bei einem Normalbudget von 414 A. sind bei letzterem Eintrag zu bezeichnen.

Zu §. 29. Die Zuschüsse der Staatsbahn sind bei Staatsbahn über die Reichsbahn Staatsbahn eines Betrag von 61 000 A. ab; im Jahre 1888 betrug der Betrag auf 63 000 A., dazu Zuschüsse aus dem Ueberschuss über den Staat bei Staatsbahn mit 40 A.

Zu §. 30. Betragen zur Zeit nicht vor.

Zu §. 31. Zuschüsse der Staatsbahn 23 200 A.

Zu §. 32. Die Gewinnsätze betragen für:

in den Jahren	1881	1882	1883	1884	1885	in Mährigen
	5 904 A.	6 437 A.	7 381 A.	9 762 A.	6 200 A.	6 900 A.

Zu §. 33. Normalbudget 100 437 A. und wenn die Staatsbahnzuschüsse außer dem Staat 68 300 A.
Eingeh der Staatsbahnzuschüsse, welche nach Artikel 2 und Artikel 9 Absatz 2 bei Staatsbahn über den Staat-
zuschüsse nach der Normierung der Staatsbahnzuschüsse nach Absatz 2 von 25. Mai 1884 per einmündigen
Verordnung zu lassen haben, werden hier eingetragene 24 000 A.
Die Staatsbahnzuschüsse sind für den Staat jährlich über 24 000 A. (wegen bei
unter §. 26 der Ausgabe ein entsprechender Betrag mit 24 000 A. + 4
nicht veränderlich (Stichtag) = 30 000 A. aufgenommen; dazu letzter Verlust jährliche Staatsbahn
nach dem Staat 61 000 A.
Summe 32 000 A.

§.	2.	3.	4.	5.	6.	
					Seitiger Budgetkap.	Vor- anschlag für 1888/89 jährlich.
Titel I. Bezahlungen und Gehalte.						
1.	Bezahlungen	698 600	700 500	1700	1 900	—
Uebersicht		698 600	700 500	1700	1 900	—

Erläuterungen.

Anzahl pro 1886/87	Anzahl pro 1887/88	Anzahl pro 1888/89	Name des Postens	Tatsächliche Betrag.		Differenz auf den Saldo.	Bemerkungen
				1886/87	1887/88		
A. Allgemeine Verwaltung.							
1	1		Generaldirektor	7 000	7 000		
3	4		Abteilungsdirectoren	6 250	24 800		
13	12	2	Kollegialmitglieder Beirat der Eisenbahnhaupt- stelle	4 500	54 000	9 000	Siehe anbezügliche Erläuterung S. 18.
1	1		Stellvertreter	4 500	4 500		
5	5		Vorstände der übrigen Zentral- anstalten	3 900	19 500		
12	13	2	Zentralinspektoren	3 750	48 100	7 400	Siehe anbezügliche Erläuterung S. 18.
8	8	1	Schlichter, Kassen- und Wa- ggenverwalter, Bureauver- walter	3 600	28 800	3 600	
54	54	3	Arbeiter u. Bureaubeamte, Kontrollanten	2 900	156 600	8 700	Siehe anbezügliche Erläuterung S. 18.
6	6	2	Ingenieure I. Klasse	3 000	18 000	6 000	
B. Bahnverwaltung.							
12	12		Bahnbaupolizisten	3 700	44 400		
18	18		Bahninspektoren	3 000	54 000		
3	3		Bahnbedienstete	3 000	9 000		Siehe anbezügliche Erläuterung S. 18.
C. Kleinerer Bahnbetrieb.							
15	14		Betriebsinspektoren	3 700	51 800		Siehe anbezügliche Erläuterung S. 18.
38	40		Bahnbedienstete	2 800	112 000		
12	11		Stationkontrollanten	2 900	25 300		
6	6		Telegraphenkontrollanten	2 900	13 800		
D. Erschließungsbeitrag.							
11	11		Stationverwalter	2 800	30 800		
F. Tagelohnbeiträge.							
4	4		Stationinspektoren	3 700	14 800		
6	6		Wageninspektoren	3 000	18 000		
228	229	10	Insgesamt	735 200	5 700	54 700	Summe auf den Betrag 700 500 M.
						729 600	
						5 600	

* Die im Bezirk stehenden Beamten, deren Bezahlungen unmittelbar aus der Kasse fließen, sind in obiger Darstellung nicht inbegriffen. Die solche Beamten sind zu erwähnen:
 1. Beamte des Eisenbahnbauamtes (früher 2) zu 3 700 M. 11 100 M.
 2. Ingenieure I. Klasse zu 3 000 M. 9 000 M.
 Insgesamt 20 100 M.



1.	2.	3.	4.	5.	6.
Titel I. Befoldungen und Gehalte.					
2.	Gehalte.				
	Uebetrag . . .	5 307 300	5 431 810	1700	124 510
Summe Titel I. . .		5 307 300	5 431 810	1700	124 510

7.		Erläuterungen.	
Kapitel 1887/88	Kapitel 1888/89	Zu- nahme Stg.	Ge- sam- betrag.
K. Zugbegleitungsbeamte.			
92	92	1320	121 440
90	95	1200	114 000
222	238	960	228 450
193	197	1020	200 940
597	622		664 800
F. Zugbeförderungsdienst.			
3	3	1900	5 700
4	4	1400	5 600
4	4	1150	4 800
340	348	1550	539 400
363	380	1150	437 000
2	2	1080	2 100
716	741		994 400
Zusammenstellung von §. 2. Gehalt.			
A. Allgemeine Verwaltung	203	347 100	
B. Bahnverwaltung	840	697 750	
C. Heußerer Bahnhofsdienst	1248	1 153 528	
D. Erpeditionsdienst	700	873 620	
E. Zugbegleitungsbeamte	622	664 800	
F. Zugbeförderungsdienst	741	994 400	
	Summe	4 354	4 731 310

Eisenbahn-
B. Ausg.

1.	2.	3.	4.	5.		6.
				Ständige Ausgaben	sonstige Ausgaben	
§.	Seitwärtiger Budgetjahr	Rechnungsjahr 1888/89 jährlich	1889/90	mehr	weniger	
Titel II. Andere persönliche Ausgaben.						
3. Funktionsgehälter, Tagesgebühren, Ausbills.						
	Uebersrag . . .	227 575	240 550	800	12 975	—
4. Stellvertretungsgehälter und Kommandogelder.						
		435 000	470 000		35 000	—
	Uebersrag . . .	662 575	710 550	800	47 975	—

Betriebsverwaltung.
g. abg.

7.	Erläuterungen.					
	Nach dem letzten Budget.	Ende- (Schluss-) stand der Bilanzjahr.	1889/90	Verlust für 1889/90.		
III. Werven für Nebenbeschäftigungen.						
	Uebersrag . . .	175 200	194 142	195 179	186 900	
D. Ortsverrichtungen der Bahnprobieren für die Beforgung des Postdienstes.						
		4 300	4 150	3 927	4 000	Nach dem Schluss der Rechnung erweist sich eine Überschlag dieses Postens als nicht.
Besoldungen der Bahnprobieren II. Klasse und der Vorklassarbeiter I. Klasse für die Bewilligung von Familienangehörigen beim Dienste.						
		15 000	13 234	13 812	15 000	Es empfiehlt sich die Besoldung des letzteren Postens mit Rücksicht auf die dort eintreffende Erhöhung der Besoldungen und auf die nun vorzunehmende Revision.
Werven der Eisenbahner für Beforgung des Vorklassarbeiterdienstes.						
		33 075	30 993	30 755	34 650	Der letzte Budgetposten mit 33 000 M. per Jahr ist wegen einer Erhöhung mit einem entsprechenden I. Klasse betriebsgewinnlicher (S. 21.) um 300 M. und wegen der veranschlagten Erhöhung des Postens um 700 M. zu erhöhen auf 34 650 M.
	Summe §. 3 . . .	227 575	242 510	243 673	240 550	
§. 4. Der Posten betriebl. Aufw. und entfallen kann auf:						
Schuldenzinsen wegen Verrechnungen und Abschreibungen:						
	Zur letzten Bilanzperiode . . .	204	279			
	• Postenbuch . . .	11 523	13 031			
	• Lokalen Buchhaltung . . .	15 093	13 890			
	• Sperrbuch . . .	30 000	31 018			55 620
Zur Bildung der Bahn- und Eisenbahner:						
	Zur Bahnarbeit . . .	190 516	200 450			
	• Lokalen Buchhaltung . . .	119 574	126 149			303 080
	• Sperrbuch . . .	30 000	33 650			305 090
Zur Bildung der letzten Station- und Apparatposten:						
	Zur Lokalen Buchhaltung . . .	7 529	6 709			
	• Sperrbuch . . .	9 800	9 594			10 805
	• Apparatposten . . .	14 905	10 353			10 805
Kommandogelder der Bahnprobieren:						
	Zur Lokalen Buchhaltung . . .	2 816	2 904			
	• Sperrbuch . . .	19 400	20 736			21 294
	• Apparatposten . . .	21 294	23 622			23 622
	Zusammen mit §. 3 . . .					451 829
						456 621

Die Rücklage auf die größere Nachzahlung des Dienstes und ständige Erhöhung des Personal durch postulare Bildung sind ein Betrag von 470 000 M. eingerechnet.
 Veranschlagungen der 2. Kammer 1887. 24. Sitzungsbef. 5 VIII.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	
						Seitheriger Budgettrag
Titel II. Andere persönliche Ausgaben.						
Hebertrag						
5.	Wohnungsgeldzuschüsse und Befolgungen	309 380	405 798	800	47 978	—
Wörtertrag		1 001 955	1 110 340	800	54 380	—

Erläuterungen.

Bei §. 5. Zuschlagsüberschuss in den Normalfällen 379 017 A. 1888/89 Aufwand 388 715 A.

Sonstige Zuschlagsüberschüsse:

- a. Zuschlagsüberschüsse bei der Schwyzer Bahnen Verwalt. 10 500 A.
- b. Zuschlagsüberschüsse bei der Schwyzer Bahnen Verwalt. 1 917
- c. Zuschlagsüberschüsse bei der Schwyzer Bahnen Verwalt. 48 954
- d. Zuschlagsüberschüsse bei der Schwyzer Bahnen Verwalt. 1 116

Zusammen mit oben 388 715 A.

Bei den oben unter §. 1 und 2 aufgeführten Beträgen und Kapitalien in der Kapitalien-
225 - 2 = 4 334 =
sind zum Zuschlagsüberschuss nicht berechtigt 4 334
es bleiben daher hier zu jedem Zeitpunkt verbleibend für 2 336
und zwar für:

219 Beizug mit Staatszuschüssen	2 900 A.
§. II. Rang. mit I. Capitalien zu 600 A.	2 900
§. III. " " I. " " 500	2 100
§. " " II. " " 200	1 400
§. " " III. " " 200	2 000
§. " " IV. " " 200	1 100
§. " " V. " " 100	2 000
§. " " VI. " " 100	2 900
Zusammen für 219	79 102 A.

Zusammen mit oben 388 715 A.

Bei den oben unter §. 1 und 2 aufgeführten Beträgen und Kapitalien in der Kapitalien-
225 - 2 = 4 334 =
sind zum Zuschlagsüberschuss nicht berechtigt 4 334
es bleiben daher hier zu jedem Zeitpunkt verbleibend für 2 336
und zwar für:

Capitalien	V. Rangstufe			VI. Rangstufe			A.
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	
im allgemeinen Betriebsbudget	130	—	—	—	—	—	23 700
im Bahnbudget	13	5	6	23	15	30	12 900
im anderen Bahnbudget	30	24	81	30	27	24	32 500
im Zuschlagsüberschuss	149	36	47	30	9	68	49 712
im Zuschlagsüberschuss	—	—	—	500	76	48	63 144
im Zuschlagsüberschuss	7	—	—	551	38	61	60 724
Zusammen	349	64	137	1230	225	513	262 304
zu A.	216	132	16	120	84	60	361 256 A.

Zusammen mit oben 388 715 A.

Bei den oben unter §. 1 und 2 aufgeführten Beträgen und Kapitalien in der Kapitalien-
225 - 2 = 4 334 =
sind zum Zuschlagsüberschuss nicht berechtigt 4 334
es bleiben daher hier zu jedem Zeitpunkt verbleibend für 2 336
und zwar für:

Bei den 219 - mit dem Zuschlagsüberschuss 225 - Beizug (Staatszuschüsse) sind im Höhe
des Zuschlagsüberschusses 219 017 A. 1888/89
II. Rangstufe mit I. Capitalien I. Staatszuschüsse 10 500 A. = 700 A.
III. " " I. " " 19 Staatszuschüsse der Bahnen, der
Zuschlagsüberschüsse und der Wege-
ausstattung 585 = 10 280
1 210 A. = 10 980 A.



1.	2.	3.	4.	5.	
				6.	7.
§	Erübriger Budgetpost.	Ver- anschlag für 1888/89 jährlich.	Ständig bestehend.	Mittel gegen früher	
				mehr.	weniger.
Titel II. Andere persönliche Ausgaben.					
	Hebertrag	1 061 955	1 116 340	800	54 385
6.	Reise- und Jagdkosten	150 000	154 000	4 000	—
7.	Fuhr- und Kostgelder	800 000	850 000	50 000	—
8.	Bedienen für Ersparnisse und Unterbefugnisse	120 000	125 000	5 000	—
9.	Zug- und Affordilohn	1 941 000	2 120 000	179 000	—
10.	Dienstkleidung	113 416	111 570	—	1 846
	Hebertrag	4 186 371	4 470 910	800	292 585

Erläuterungen.

(Fortsetzung zu S. 5.)

III. Hauptstelle mit II. Cristalle	6	Bestände von Kupferblechen	1 280 A = 10 960 A
IV. " " I. " "	20	" "	300 " = 2 100 "
IV. " " I. " "	20	Stein- und Mischungsproben, Schmelzproben, Nadel- und Zündkerzen, Eisen- und Zinkgraphitproben	300 " = 10 000 "
IV. " " II. " "	15	Verbindungen	216 " = 3 100 "
IV. " " III. " "	21	" "	144 " = 3 100 "
	97		31 040 A

Da S. 6. Ob letztere sich für den Betrieb für zehnjährige Zweckverrichtungen: die Bagatellverrichtungen: im Ganzen im Durchschnitt der Wirtschaften auf 114 275 A. 36 000 A. 151 275 A. im Jahre 1888 abheben auf 118 000 A. 34 000 A. 152 000 A. Überschuss nach je nach in Berücksichtigung der weiteren Vertheilung der Ausgaben beim der größeren Teilzahl: Bedarf gelangen 124 000 A. zur Verfügung.

Da S. 7. Ob letztere die Betriebskosten: die Nebenverrichtungen: (Zusammen) durchschnittlich in den Wirtschaften 621 405 A. 212 000 A. 833 405 A. im Jahre 1888 abheben 625 000 A. 211 000 A. 836 000 A. Überschuss nach je nach mit Rücksicht auf die Vertheilung der Betriebskosten für 150 000 A. einsteht.

Da S. 8. Wirtschaften 122 501 A. 180er Wirtschaften 119 515 A. Überschuss nach je nach je nach 125 000 A. zur Verfügung.

Da S. 9. Zweckverrichtungen in den Wirtschaften 2 000 507 A., 1888er Wirtschaften 2 061 000 A.

Es entstehen auf	von Zweckverrichtungen	von Nebenverrichtungen
A.	A.	A.
die Unterhaltung und der Betrieb der Wagen	11 750	12 070
den Lokomotiv-Wagen	128 944	137 421
den Betrieb der Maschinen	11 175	10 600
die Hilfs- und Nebenschichten	14 984	17 322
die Arbeiter	655 625	633 303
die Arbeiter	426 120	464 522
die Arbeiter	25 977	25 969
die Arbeiter	49 130	36 795
die Arbeiter	220 056	216 195
die Arbeiter	65 919	26 103
die Arbeiter	289 525	226 632
die Arbeiter	29 742	29 692
die Arbeiter	14 936	14 705
	(Zusammen)	2 006 507
		2 061 000

Da S. 10. Der durchschnittliche Aufwand in den Wirtschaften beträgt 101 607 A. Nach dem unter den §§ 2 B. und 2 C. besprochenen Verfahren und dem letzten Vergleichsverfahren betragen sich die Ausgaben für die Kosten der Bahn- und Nebenverrichtungen auf 30 270 A. für den Hauptzweck, für die Nebenverrichtungen und den Zweckverrichtungen von 2 Jahren zusammen und für die unter § 2 angeführten Haupt- und Nebenverrichtungen, Maschinen, Zinsen, Steuern, Währungsänderung I. Klasse, Zinsen, Christliche, Schiffe, Wagen, Zinsen, zusammen 59 500 A. Zug bei dem letzter vorerwähnter Zweck für Nebenverrichtungen in den Jahren der letzten zum Vergleich von 1888 zusammen vertheilten Ausgaben 10 000 A. Summe 111 570 A.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	
						Erhöhter Budgetpost.	Ver- aufschlag für 1888/89 jährlich
Titel III. Allgemeine sachliche Ausgaben.							
	Ueberstrag	260 000	281 000		20 000	—	
17.	Beizung, Beleuchtung und Reinigung	410 000	400 000		50 000	—	
18.	Vorrichtung und Ausbreitung (Inventar)	61 000	85 000		24 000	—	
19.	Miete für Dienstgebäude	4 000	4 600		600	—	
20.	Sicherung und andere öffentliche Lasten	1 450	1 300		—	150	
21.	Teater u. Versicherungsbeiträge	27 000	27 000		—	—	
22.	Prozesskosten	3 800	6 300		2 500	—	
23.	Kosten des Geldverkehrs	1 000	1 000		—	—	
24.	a. Postporto		1 600				
	b. Sonstige Befriedigungskosten, Telegraphengebühren, Injektionskosten	7 000			2 000	—	
			7 400				
25.	Erfolgleistungen und Entschädigungen:						
	a. aus Transportverfällen	7 000	9 000		2 000	—	
	b. auf Grund der Haftpflichtgesetz	115 000	138 000		23 000	—	
	c. auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes	—	27 000		27 000	—	
	d. Sonstige Erfolgleistungen	3 400	3 200		—	200	
	Ueberstrag	900 650	1 052 400		151 100	350	

7.	
Erläuterungen.	
Zu § 17.	Kormalbudget 435 049 A, 1886er Aufwand 450 000 A. Dem letzteren zufolge ausserdem noch auf bei im Zusammenhang der Oberbahnen (siehe § 16) enthaltenen Ausgaben 12 540 A Veranschlagung, einschließlich der Kosten für die Unterhaltung im Hauptbetriebs- gebäude 225 000 „ für Unterhaltung 200 000 „ für elektrische Beleuchtung im Bahnhof u. Stationsgebäude 29 600 „ für Heizungsbetriebskosten einschließlich der Kosten für Heizen von Wagen und Gebäuden in Winter- zeiten u. 35 700 „ Es sind Mittel auf diese Ausgaben und auf die sonstige Unterhaltung des Betriebes und ein Betrag von 400 000 A eingestellt.
Zu § 18.	Kormalbudget 79 760 A, 1886er Aufwand 91 874 A. Derselbe ist in Berücksichtigung der Mittel im Be- trieb der Sicherheit, welche im Jahre der Beschäftigung gebührende Berücksichtigung der Unterhaltung und Wartung der 19 ortspolizeirechtlichen Unterstationen, Haupt-, Haupt- und Stationen u. a., der letzten Fahrpläne (Verkehrsplan und Fahrplan, Betriebsplan, Schichtplan u. a.) und der Materialkosten, gelangen bei rückwärts bei einem Überschuss von 11 114 A (siehe oben § 16) im letzten Budget von 2 000 A zu belassen.
Zu § 19.	Kormalbudget 4 614 A
Zu § 20.	„ 1 219 „ Aufwand von 1885 1 210 A
Zu § 21.	„ 36 061 „
Zu § 22.	„ 6 017 „
Zu § 23.	„ 470 „ 1886er Aufwand 1 137 A
Zu § 24.	Entschädigung der Normalbetriebs 3 363 A, 1886er Aufwand 5 028 A
Zu § 25 a.	Kormalbudget 10 017 A, 1886er Aufwand 9 183 A. Es sind Mittel bereit, bei der Unfallversicherung durch einen ganz außerordentlichen Betrag von 100 000 A aus dem Reservefonds auf der Strecke Karlsruhe-Basel, betragend 2 000 A, eingestellt.
Zu § 25 b.	Die Entschädigung der Normalbetriebs betragen sich die Entschädigungen auf 171 402 A im Jahre 1886 allein auf 157 142 „ Dem letzteren zufolge sind folgende Beträge 108 255 „ sonstige Entschädigungen 45 787 „ Die Beträge werden durch den Betrag des Jahres 1886 wieder um nahezu 2 000 A ausgeglichen. Für die weitere der Höhe der Mittel ist darauf zu achten, dass die Höhe der Unterhaltung der Unfallversicherungsgesetz ein Teil der Entschädigungen hier eingestellt 90 000 „ betragend 45 000 „ insgesamt 135 000 A
Zu § 25 c.	Die im Jahre 1886 im letzten Jahresbericht betragen sich auf 4 155 A im Jahre 1887 auf 3 000 A, im Jahre 1888 auf 3 000 A. Für die Höhe der Unfallversicherungsgesetz in Düsseldorf H. II sind zu berücksichtigen die Mittel für die letzten Entschädigungen, ausserhalb der Reserve, betragend 27 000 A. Nach obigen Angaben werden bei den 25 000 A und für sonstige Mittel 2 000 A insgesamt 27 000 A eingestellt.
Zu § 25 d.	Die bei Normalbetriebs betragen sich durchschnittlich 2 204 A



1.	2.	3.	4.	5.	6.
Titel IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen. a. Anlagen auf freier Strecke.					
	Uebertrag . . .	963 900	1 024 050	88 500	26 850
31.	Stengen, Einfriedigung, Pflanzungen, Stützungs- u. Zetteln	69 500	75 750	6 250	—
32.	Begräben des Schnees und Schutzanlagen gegen denselben	6 000	13 000	7 000	—
33.	Schutzstreifen	2 500	2 000	—	500
34.	Bahnweissgeräthe	25 000	33 750	8 750	—
35.	Bahnmarkenbohrungen und Blätterarbeiten	54 000	59 000	5 000	—
36.	Außergewöhnliche Anlagen	1 000	1 000	—	—
37.	Insgesamt	1 000	1 000	—	—
	Summe a.	1 122 300	1 210 450	115 500	27 350
b. Bahnhofsanlagen.					
38.	Stengen, Einfriedigung, Pflanzungen, Zufahrtsweg	54 000	64 500	10 500	—
39.	Hauptgebäude	145 000	168 750	23 750	—
40.	Nebengebäude, Entwässerung, Gestaltung u.	126 000	141 950	15 950	—
	Uebertrag	325 000	375 200	50 200	—

7.	
Erläuterungen.	
31 §. 51.	Normalbudget 70 175 A, 1888er Aufwand 69 500 A. Für die gewöhnliche laufende Unterhaltung sind pro Jahr erforderlich 69 500 A. Zug für neue Schutzanlagen, die sich nach und nach zur Ausführung bringen 1 000 A. Kosten von Schutzanlagenarbeiten, die bei dem laufenden Bauwesen nicht mehr und daher gegen zu rechnen sind, bei Baustelle 7 200 A. Kosten von 6 Schutzanlagen oder sonstigen anderen Arbeiten nach Bedarf und Bedarf 3 000 A. Zugaben für andere Zwecke 8 100 A. Zugab für aussergewöhnliche Unterhaltung nach Bedarf 4 500 A. Summe Subjektat 91 000 A. Summe Subjektat 75 750 A.
32 §. 32.	Normalbudget 6 000 A, 1888er Aufwand 13 000 A. Nach dem Budgetplan sind mit Rücksicht auf die unzureichenden Mittel des Budgets 13 000 A zu erhöhen.
33 §. 33.	Normalbudget 2 500 A, 1888er Aufwand 2 000 A.
34 §. 34.	Normalbudget 25 000 A, 1888er Aufwand 33 750 A. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre ist für die laufende Unterhaltung und Ergänzung der Weissen im Jahre ein Betrag von 27 250 A. Zug zum Betrag nach der Mittel zur Bekämpfung größerer Schneemengen, besonders an den Winter. Unterhaltung und Bekämpfung der Weissen im 6 500 A. Summe 33 750 A.
35 §. 35.	Normalbudget 54 000 A, 1888er Aufwand 59 000 A. Für die gewöhnliche Unterhaltung der Anlagen bei den Bahnhöfen 44 000 A. Unterhaltung und Bekämpfung der Anlagen bei den Bahnhöfen 14 000 A. Zug für Anlagen und Anlagen (zu Bahnhöfen) 5 000 A. Insgesamt 69 000 A.
36 §. 36.	Normalbudget 1 000 A, 1888er Aufwand 1 000 A. Zug für Anlagen
37 §. 37.	331 168 Zug für Anlagen
38 §. 38.	Normalbudget 54 000 A, 1888er Aufwand 64 500 A. Auf diesen Anlagen sind aussergewöhnliche Unterhaltungen an den Weissen nach Bedarf und Bedarf
39 §. 39.	Normalbudget 145 000 A, 1888er Aufwand 168 750 A. Zug für Anlagen 145 000 A. Zug für Anlagen der Bahnhöfen in Baden, Württemberg, 31 000 A. Zug für Anlagen 2 300 A. Zug für Anlagen 31 900 A, für 1 Jahr = 10 000 A. 168 750 A.
40 §. 40.	Normalbudget 126 000 A, 1888er Aufwand 141 950 A. Zug für Anlagen Zug für Anlagen 141 950 A. Zug für Anlagen 26 000 A. Zug für Anlagen 60 100 A. Zug für Anlagen 32 500 A. Zug für Anlagen 134 600 A.

Eisenbahn-
B. Aus.

1.	2.	3.	4.	5.	6.
Titel VIII. Kosten für Benutzung fremder Bahn- anlagen und für Dienstleistungen fremder Bahn- verwaltungen.					
	Uebertrog	216 000	159 478	—	56 522
73.	Reverendanteile der Privatbahnen	513 000	436 964	—	76 036
74.	Vergütung für Mitbenutzung von Anlagen und An- lagen	218 120	219 700	1 580	—
75.	Vergütung für Dienstleistungen Fremder auf der eigenen Bahn	87 400	125 578	38 178	—
76.	Beiträge zu den Verwaltungskosten der Verbände, des Eisenbahnvereins etc.	33 000	29 000	—	4 000
	Summe Titel VIII.	1 067 520	970 715	39 758	130 568
Titel IX. Kosten für Benutzung fremder Be- triebsmittel.					
77.	Werte einschließlich der Konventionaltrafen	1 000 000	1 069 000	80 000	—
78.	Verpacht für Betriebsmittel	20 000	20 000	—	—
	Summe Titel IX.	1 020 000	1 109 000	80 000	—

Betriebsverwaltung.
gabe.

Erläuterungen.

(Fortsetzung zu S. 72.)
 Uebersicht über die 4% verzinssenden Staatsanleihen werden je weiter 100 000 A. auf 15. April und 15.
 September 1889, 15. Dezember 1889, 1890 und 1891 fällig werden, und sich daher hier an diesen
 Tagen befinden:
 mit 800 000 A. für 1. Oktober 1887 bis 1. April 1888 10 000 A.
 „ 100 000 „ „ 1. April 1888 142 „
 „ 800 000 „ „ 1. April bis 1. Oktober 1888 8 000 „
 „ 100 000 „ „ 1. Oktober bis 15. September 1888 800 „
 „ 500 000 „ „ 1. „ 1888 bis Juli 1889 12 000 „
 „ 100 000 „ „ 1. „ bis 15. Dezember 1889 800 „
 für 2 Jahre zusammen 31 802 A.
 daher für 1 Jahr 15 901 „
 12 056 „
 159 472 A.

zu § 73. Bei den nachstehenden Verhältnissen nach Vorgabe der Regierungen und Betriebsverwaltungen entsprechende
 Beiträge an den Eisenbahnvereinen werden auf Grund der Capitulare der Reichsregierung eingeleitet.
 „ „ Stadt Karlsruhe wegen der Bahn von Karlsruhe nach Wagn 160 000 „ Zuschüssen der Jahre 1884 und
 1885, von denen für 1886 98
 00 noch nicht eingeleitet.
 „ „ Württembergische Eisenbahn 45 000 „ Rückwärts Verrechnung
 „ „ Württembergische Eisenbahn 67 862 „ Zuschüssen der Normaljahre
 1888 nur anlässlich
 „ „ Oberer Württembergische Eisenbahn 81 379 „ Zuschüssen der Normaljahre
 1888 nur anlässlich. Diese
 Beträge sind bei den Eisen-
 bahnen bei den Eisenbahnen
 1888 nur bei der Hälfte
 von Zuschüssen eingeleitet.
 „ „ Unterer Württembergische Eisenbahn 40 000 „ Zuschüssen der Normaljahre
 1888 nur anlässlich.
 „ „ Stadt Ulm wegen der Betriebsverpachtung 5 000 „ Nach den am 1. October 1888
 eingeleiteten
 230 000 A.

zu § 74. Bezüglich der Erläuterung zu § 17 der Eisenbahn-
 zu § 75. „ „ „ § 18 „ „
 zu § 76. Zuschüsse der Reichsregierung an den Normaljahren 1887/88 A.

zu § 77. Normalbuchstaben 1 050 000 A.
 zu § 78. Normalbuchstaben 200 A. 1888er Subvention allein 425 A.
 Beträgen sich auf die Erläuterung zu § 21 der Eisenbahn-
 gabe.

Eisenbahn-
B. Ausg.

§	1.	2.	3.	4.	5.	6.		
						Seitheriger Budgetkap.	Vor- anschlag für 1888/89 jährlich.	Änderung budgetmäßig
							mehr.	weniger.
Zusammenstellung.								
		Summe Titel I . . .	5 307 300	5 431 810	1700	194 510	—	
		„ „ II . . .	4 844 071	5 270 010	800	445 785	19 840	
		„ „ III . . .	939 156	1 114 400		174 600	350	
		„ „ IV . . .	1 840 300	2 052 300		299 350	27 350	
		„ „ V . . .	4 151 500	4 649 500		311 000	18 000	
		„ „ VI . . .	3 022 000	2 848 000		220 500	400 500	
		„ „ VII . . .	65 600	458 150		402 550	—	
		„ „ VIII . . .	1 087 520	970 715		39 758	138 560	
		„ „ IX . . .	1 020 000	1 100 000		80 000	—	
		Summe der Ausgabe . .	22 457 441	23 904 885	2500	2 044 053	597 600	
						1 448 444		
Abschluß.								
		Einnahme	37 993 233	„				
		Ausgabe	23 904 885	„				
		Reineinnahme	14 088 348	„				

Betriebsverwaltung.
gabe.

7.	
Erläuterungen.	
Budget	
Eisenbahn-Betriebsverwaltung	
Jahr 1888/89	
Abteilung II	
Betriebsverwaltung	

Titel	Bände	Blätter	Folien	Zettel
Zusammenstellung	1	1	1	1
I	1	1	1	1
II	1	1	1	1
III	1	1	1	1
IV	1	1	1	1
V	1	1	1	1
VI	1	1	1	1
VII	1	1	1	1
VIII	1	1	1	1
IX	1	1	1	1
X	1	1	1	1
XI	1	1	1	1
XII	1	1	1	1
XIII	1	1	1	1
XIV	1	1	1	1

Einnahmen		Ausgaben		Saldo	
1888	1889	1888	1889	1888	1889
Budget					
der					
Eisenbahn-Betriebsverwaltung					
für die					
Jahre 1888 und 1889.					
Abtheilung II.					
Werkstätten-Betrieb.					
1.000	1.000	1.000	1.000	0	0
2.000	2.000	2.000	2.000	0	0
3.000	3.000	3.000	3.000	0	0
4.000	4.000	4.000	4.000	0	0
5.000	5.000	5.000	5.000	0	0
6.000	6.000	6.000	6.000	0	0
7.000	7.000	7.000	7.000	0	0
8.000	8.000	8.000	8.000	0	0
9.000	9.000	9.000	9.000	0	0
10.000	10.000	10.000	10.000	0	0

§	Ausgabe.	Erfolgreicher Budgetpost.	Veranschlagung für 1888/89 jährlich.	gültig unvollständig.	Wahrgenommen	
					mehr.	weniger.
Ausgabe.						
Titel I. Persönliche Ausgaben.						
	Uebersicht	165 770	169 570		3 800	—
3.	Dienstaushöfe, Stellvertretung, Dienstleistung und Gepanzenkosten	14 300	16 500		2 200	—
4.	Wohnungsgebäude und Kostendepot	10 000	11 570		570	—
5.	Reise- und Jagdlohn	5 600	6 000		400	—
6.	Tag- und Ackerlöhne in den Werkstätten und bei der Verwaltung der Werkstattematerialien	1 500 000	1 550 000		50 000	—
7.	Honorationen und Unterhaltungen	18 550	22 610		4 060	—
	Summe Titel I.	1 715 020	1 776 050		61 030	—
Titel II. Sachliche Ausgaben.						
8.	Bureau-Aufwand	—	—		—	—
	a. Bureauausgaben	3 900	1 770		320	—
	b. Sonstiger Bureauaufwand	—	2 450		—	—
	Uebersicht	3 900	4 220		320	—

Erklärungen.	
Da § 1.	Normalbudget 15 500 \mathcal{A} 1888er Aufwand 16 500 \mathcal{A} Zus. Zuschuss erhalten auf Tisch- und Schreibstühle 13 000 \mathcal{A} Güterpremiere .. 1 024 \mathcal{A} Schreibwaren .. 1 015 \mathcal{A} Die Beschaffung und Erneuerung der Werkstätten, welche in den letzten Jahren eingeleitet ist, kann die größere Beschaffung der Werkstattematerialien nicht auch durch diesen Aufwand unter dieser Position erreichen; es werden hiernach 16 500 \mathcal{A} aufgewendet.
Da § 4.	Was bei unter den §§ 1 und 2 aufgeführten III. Quartier und Kapitälen für die 10 bis einschließlich Wohnungsgebäude bezogen und zwar nach den Kapiteln III. IV. V. VI. I. 1 3 3 72 II. — — 5 III. — — 4 Hiernach werden eingeleitet: III. A. + 3 = 300 \mathcal{A} + 2 = 210 \mathcal{A} + 72 = 120 \mathcal{A} + 5 = 95 \mathcal{A} + 0 = 00 \mathcal{A} = 11 625 \mathcal{A} Tage Kostendepot in Teil: 2 = 198 \mathcal{A} + 10 \mathcal{A} 208 \mathcal{A} Zusammen 11 833 \mathcal{A} Grunder 5% ab gegen Salomon 308 \mathcal{A} Reh 11 525 \mathcal{A} , nach 11 570 \mathcal{A}
Da § 5.	Da § 5. 02 betragen in den Werkstätten im Durchschnitt zu Schichten 5 425 \mathcal{A} zu Jagdlohn 395 \mathcal{A} Zusammen 6 015 \mathcal{A} Es werden hiernach 6 000 \mathcal{A} eingeleitet.
Da § 6.	Normalbudget 1 472 500 \mathcal{A} , 1888er Aufwand 1 519 000 \mathcal{A} Zur im einschlägigen Jahrgang der Arbeiten in den Werkstätten und den Umzügen unter § 1 aufgeführten werden hier 1 500 000 \mathcal{A} eingeleitet.
Da § 7.	Honorationen sind nach § 12 des Reichsgesetzes vom 18. März 1878 für die Beamten der Eisenbahnen 5 000 \mathcal{A} für die Beiträge zur Pensionskasse nach den Bestimmungen des § 12 des Reichsgesetzes vom 18. März 1878 675 \mathcal{A} Zusammen 5 675 \mathcal{A}
Da § 8.	Da der Normalbetrag betrug hiernach dem Bureauaufwand 3 900 \mathcal{A} Grunder ausfallen auf Bureau-Tische 1 507 \mathcal{A} Bücher 1 509 \mathcal{A} Uebersicht der Werkstätten 1878 für den Bureauaufwand 416 \mathcal{A} Zusammen wie oben 3 902 \mathcal{A} Nach Uebersicht der bezüglichen Uebersicht sind hier eingeleitet: unter a. 10 Bureau-Tische 1 000 \mathcal{A} für die Druckereistühle 70 \mathcal{A} = 11 Bureau-Tische (nicht der Telegraphenstühle) hiernach 320 \mathcal{A} unter b. 100 sonstige Bureauaufwand 2 000 \mathcal{A} und zwar für Quartelle 450 \mathcal{A} für Uebersicht der Werkstätten 1878 420 \mathcal{A}

Eisenbahn

1.	2.	3.	4.	5.		
				6.	7.	
§.		Seitheriger Budgetpost.	Ver- anschlag für 1888/89 jährlich.	Ver- anschlag für 1889/90 jährlich.	Wärter gegen Seither.	
Ausgabe.						
Titel II. Sachliche Ausgaben.						
	Ueberschlag	3 900	4 220	320	—	
9.	Verzehr, Verschleiß und Reinigung	107 000	116 000	9 000	—	
10.	Verrichtung und Inwentar	114 000	125 000	11 000	—	
11.	Unterhaltung von Gebäuden und Anlagen	46 500	51 450	4 950	—	
12.	Aufschaffung von Werkstoffmaterialien	1 062 630	1 216 130	153 500	—	
13.	Für verwerbete Betriebsmaterialien	240 000	200 000	20 000	—	
14.	Nachgeschaffene oder nachzubringende Ersatzleistungen für ausgeführte Arbeiten	50	50	—	—	
15.	Insgesamt	110 000	93 000	—	17 000	
	Summe Titel II.	1 684 080	1 865 850	198 770	17 000	
	Dazu	1 715 020	1 770 050	61 000	—	
	Summe der Ausgabe	3 399 100	3 641 900	259 770	17 000	
	gleich der Einnahme			17 000		
				242 800		

Werkstättenverwaltung.

7.	
Erläuterungen.	
Budget	
§ 8. 9.	Normalbudget 112 100 M., 1888er Aufwand 112 500 M. Euch bei Budget weiterer mittlerer Verhörgänge 6 ein höherer Aufwand vorzuziehen.
§ 8. 10.	Normalbudget 124 000 M., 1888er Aufwand 123 210 M. Durch erhöhter für Uebertrag des Budgetes gehen und werden eingeleitet: für für lokale Unterhaltung und Ergänzung bei Standortveränderungen übertrag 118 000 M. Zusatzleistungen aus Verhörgängen (14 000) 7 000 „ Gesamt 125 000 M.
§ 8. 11.	Normalbudget 27 154 M., 1888er Aufwand 40 100 M. Die lokale sachliche Unterhaltung wird mit Uebertrag 17 500 M. für für lokale Unterhaltung, Schulung u. 15 000 „ in Aufwand kommen. Dazu für außerordentliche Beschaffungen und sonst für neue Beschaffungen in den Werkstätten 20 000 M. für Uebertrag bei Uebertrag der Verhörgänge 5 000 „ Uebertrag für Uebertrag und Uebertrag in Uebertrag 8 500 „ Gesamt 41 900 M., mit Jahr 20 900 „ Zu Budget 51 450 M.
§ 8. 12. und 13.	Normalbudget 1 142 427 M. und 257 201 M. Zu Budget unter § 1. entsprechend werden für Uebertrag der Uebertragungen 1 200 100 M. und 200 000 M. eingestellt.
§ 8. 14.	Bei einem Normalbudget von 27 M. und dem 1888er Aufwand von 61 M. wird der höhere Budgetpost beibehalten.
§ 8. 15.	Normalbudget 94 781 M., 1888er Aufwand 91 861 M. Es bleibt ein Betrag von 10 000 M. ausstehend.

(Historisch-topographische) Beschreibung

No.	Ort	Beschreibung
1	St. Blasien	St. Blasien, ein Ort in der Pfarre St. Blasien, Kreis St. Blasien, im Schwarzwald, am Fuße des St. Blasienberges, an der Mündung des St. Blasienbaches in den St. Blasienbach, im Jahre 1784 hatte er 1100 Einwohner.
2	St. Blasien	St. Blasien, ein Ort in der Pfarre St. Blasien, Kreis St. Blasien, im Schwarzwald, am Fuße des St. Blasienberges, an der Mündung des St. Blasienbaches in den St. Blasienbach, im Jahre 1784 hatte er 1100 Einwohner.
3	St. Blasien	St. Blasien, ein Ort in der Pfarre St. Blasien, Kreis St. Blasien, im Schwarzwald, am Fuße des St. Blasienberges, an der Mündung des St. Blasienbaches in den St. Blasienbach, im Jahre 1784 hatte er 1100 Einwohner.
4	St. Blasien	St. Blasien, ein Ort in der Pfarre St. Blasien, Kreis St. Blasien, im Schwarzwald, am Fuße des St. Blasienberges, an der Mündung des St. Blasienbaches in den St. Blasienbach, im Jahre 1784 hatte er 1100 Einwohner.

Verwaltung

1889		1888		1887		1886		1885		1884	
in	aus	in	aus	in	aus	in	aus	in	aus	in	aus
Budget											
der											
Bodensee-Dampfschiffahrts-Verwaltung											
für die											
Jahre 1888 und 1889.											
Umsatz											
Titel I. Besondere Einnahmen											
1. Besondere Einnahmen											
2. Besondere Einnahmen											
Summe Titel I.											
Titel II. Sonstige Einnahmen											
1. Sonstige Einnahmen											
2. Sonstige Einnahmen											
Summe Titel II.											
Summe der Einnahmen											
Umsatz											
Titel I. Besondere Ausgaben											
1. Besondere Ausgaben											
2. Besondere Ausgaben											
Summe Titel I.											
Titel II. Sonstige Ausgaben											
1. Sonstige Ausgaben											
2. Sonstige Ausgaben											
Summe Titel II.											
Summe der Ausgaben											

1.	2.	3.	4.	5. 6.	
				Witth. gegen feiner	
§		Seitbrüger Subjekt	Summe für 1888/89 jährlich	Witth. gegen feiner	
		„	„	mehr.	weniger.
Ausgabe.					
Titel II. Andere persönliche Ausgaben.					
	Uebertrag	5 600	5 700	100	—
4.	Jahresgehälter, Stundengelder, Materialerparatiprämien	20 000	21 000	1 000	—
5.	Löhne und Montargelder der Matrosen, Schiffsjungen und sonstigen Arbeiter (Kabineldiene)	35 600	35 000	—	600
6.	Remunerationen und Unterhaltungen, Kurkosten und Sterbenrenten	2 520	2 900	380	—
7.	Sonstige persönliche Ausgaben, wie Funktionsgehälter, Befähigungsbüßen u.	7 100	7 800	700	—
	Summe Titel II.	70 820	72 400	2 180	600
Titel III. Allgemeine sachliche Ausgaben.					
8.	Bureauaufwand				
	a. Bureauverken	3 000	2 40	340	—
	b. Sonstiger Bureauaufwand		3 100		
9.	a. Postporto	250	10	—	50
	b. Prämien, Instruktionen		190		
10.	Umlagen, Beiträge zur Feuerversicherung	50	50	—	—
11.	Verlos, Entschädigung, Nachlos	400	200	—	200
12.	Zugewinn	450	500	110	—
	Summe Titel III.	4 150	4 350	450	250

Erläuterungen.

- Zu § 4. Zuschuß der Normalliste 20 575 A, 1888er Aufwand 20 130 A. Mit Rücksicht auf die unvollständige Verrechnung der Jahre mit der Schiffsliste gelangt 21 000 A zur Aufnahme.
- Zu § 5. Normalbuchführung 36 200 A, 1888er Aufwand 35 000 A. Es wurde darauf mit Rücksicht auf gleiche Verrechnung der Jahre ein Zuschuß von 25 000 A gegeben.
- Zu § 6. Normalbuchführung der Remunerationen 2 105 A, welcher § 12 der Übersichtsbuchführung zu vergleichen.
 - Zuschlag 20
 - Bezahlung für Remun. 2 725 A
 - Es gelangt 2 900 A zur Aufnahme und zwar:
 - für Remunerationen 2 100 A
 - Sterbenrenten 540
 - „ Jalousie für Betriebskosten etc., nach der bisherigen Verrechnung 250
 - „ 2 900 A
- Zu § 7. Normalbuchführung 5 100 A, 1888er Aufwand 7 770 A. Dem letzteren Betrag entfallen auf Erlösrenten:
 - „ Erlöse und Gebühren u. 2 545
 - „ Befähigungsbüßen 5 225
 - Es werden 7 800 A eingebracht.
- Zu § 8. Normalbuchführung 3 010 A, 1888er Aufwand 3 549 A. Es betragen die für Verrechnung des Aufwands für Sachverständigen und sonstige Gebühren im eigenen Sinne von Dampfmaschinenführern und den Maschinenführern ausgeworfenen Beträge 200 + 41 A = 241 A für sonstige Gebühren welche vergütet sind und zwar:
 - für folgende Sachverständigen- und Rechnungsgeheimnissen und Beihilfen 200 A
 - „ für Beihilfen 150
 - „ für Sachverständigen u. 1 000
 - „ Kosten für den Verfall für die Sachverständigen der gemeinrechtlichen Dampfmaschinenführerleistungen, welcher ebenfalls pro 1. Juni 1885/1886 = 815 A betrug 800
 - „ Zuschlag 190
 - „ 3 100 A
- Zu § 9. Durchschnittlicher Aufwand der Normalliste 109 A. Die Übersichtsbuchführer- und Beobachtungsstellenverwaltung ist in die Kostenrechnung nicht einbezogen.
- Zu § 10. Durchschnittlicher Aufwand der Normalliste 22 A.
- Zu § 11. Durchschnitt der Normalliste 109 A. Eine Umwälzung des Rechnungswesens riefte sich demnach heraus.
- Zu § 12. Durchschnitt der Normalliste 2 243 A, welcher sich bei Veranschaulichung des Verhältnisses für Leistung bei im Jahre 1888 bei Kosten gleicher Dampfmaschinen Dampf mit 5 120 A auf 535 A herabsetzt, 1888er Aufwand 715 A.



1.	2.	3.		4.		5.		6.	
		Seitiger Budgetkap.	Berücksichtigt für 1888-89 jährlich.	Seitiger Budgetkap.	Berücksichtigt für 1888-89 jährlich.	mehr.	weniger.	Nicht gegenfeitlich	
§		fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.		
Ausgabe.									
13.	Titel IV. Bauliche Unterhaltung der Anlagen auf dem Lande	1 500	1 300	—	—	—	200		
14.	Titel V. Bauliche Unterhaltung der Schiffe nebst Zubehör	46 000	53 000	—	—	7 000	—		
15.	Titel VI. Schifffahrt und Transport	80 000	77 000	—	—	—	3 000		
	hievu Titel I.	60 290	60 940	—	—	650	—		
	" II.	70 820	72 400	—	—	2 180	600		
	" III.	4 150	4 330	—	—	450	250		
						10 280	—		
						4 050	—		
	Summe der Ausgabe	262 700	268 900	—	—	6 230	4 050		
Ueberschuß.									
	Einnahme	300 100	294 500	—	—	—	5 600		
	Ausgabe	262 700	268 900	—	—	6 230	—		
	Mehr-Einnahme	37 400	25 600	—	—	—	11 830		

Erläuterungen.	
Zu §. 13. Normalverdienst 5 600 fl., 1886er Aufwand 1 000 fl. Erhöhter betriebl. Aufwand bei Kapitalerhöhung der Aktien für Erlösung des Beschlusses in Umrückungen um 3 230 fl. Besichtigung betriebl. in Ueberlagen mit 4 115 fl. Summe um 7 350 fl. = 2 450 fl. Es gelangen daher für die bauliche Unterhaltung 5 400 fl. = 2 450 fl. = 290 fl. für eine nichtig laufende betriebl. Ueberlagen 341 fl. Summe 1 900 fl. per Kalendern.	
Zu §. 14. Durchschnittlicher Aufwand in den Normaljahren 57 300 fl., 1886er Aufwand 51 600 fl. Erhöhter erdichtig sich bei Kapitalerhöhung der Aktien für Ueberführung des ungenutzten Transportes durch auf 52 476 fl.	
Zu §. 15. Normalverdienst 74 200 fl., 1886er Aufwand 72 000 fl. Wegen Vermehrung der Schiffe und der Schiffe gelangen 77 000 fl. per Kalendern.	

Effektio-Etat

der

Besoldungen bei der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Verwaltung

nach

dem Stand vom 1. Oktober 1887.

A. Unter §. 1 des Eisenbahnbetriebsetats.

1	Generaldirektor	7 000		M.
3	Abtheilungsdirektoren zu 6 200 M.	18 600		"
13	Kollegialmitglieder, und zwar:			
	4 zu 5 200 M. =	20 800		M.
	2 " 5 000 " =	10 000		"
	1 " 4 800 " =	4 800		"
	1 " 4 300 " =	4 300		"
	2 " 4 100 " =	8 200		"
	1 " 4 000 " =	4 000		"
	2 " 3 700 " =	7 400		"
	13	59 500	=	59 500
				"
1	Vorstand der Hauptkasse	4 200		"
5	Vorstände von Zentralstellen, und zwar:			
	1 zu 4 700 M. =	4 700		M.
	1 " 4 400 " =	4 400		"
	3 " 4 200 " =	12 600		"
	5	21 700	=	21 700
				"
12	Zentralinspektoren, und zwar:			
	2 zu 4 200 M. =	8 400		M.
	6 " 3 800 " =	22 800		"
	1 " 3 600 " =	3 600		"
	2 " 3 400 " =	6 800		"
	1 " 2 800 " =	2 800		"
	12	44 400	=	44 400
				"
	Uebertrag	155 400		M.

35 Uebertrag . . . 155 400 M.

8 Zahlmeister, Kassen- und Magazinsbeamte,
Bureauvorsteher, und zwar:

3 zu 4000 M.	=	12 000 M.	
1 " 3800 "	=	3 800 "	
2 " 3600 "	=	7 200 "	
1 " 3400 "	=	3 400 "	
1 " 2400 "	=	2 400 "	
8		28 800 M.	= 28 800 "

Darunter 200 M. Funktionsgehalt.

54 Hilfsarbeiter, Bureaubeamte, Kontrolleure, und zwar:

16 zu 3500 M.	=	56 000 M.	
4 " 3400 "	=	13 600 "	
1 " 3300 "	=	3 300 "	
4 " 3200 "	=	12 800 "	
3 " 3000 "	=	9 000 "	
3 " 2800 "	=	8 400 "	
6 " 2600 "	=	15 600 "	
10 " 2400 "	=	24 000 "	
3 " 2200 "	=	6 600 "	
4 " 2000 "	=	8 000 "	
54		157 300 M.	= 157 300 "

Darunter 1 x 400 M. Funktionsgehalt.

Darunter 4 x 200 M. Funktionsgehalt.

6 Ingenieure I. Klasse, und zwar:

1 zu 3300 M.	=	3 300 M.	
2 " 2600 "	=	5 200 "	
1 " 2400 "	=	2 400 "	
2 " 2000 "	=	4 000 "	
6		14 900 M.	= 14 900 "

12 Bahnbauinspektoren, und zwar:

3 zu 4500 M.	=	13 500 M.	
1 " 4400 "	=	4 400 "	
1 " 4200 "	=	4 200 "	
2 " 4000 "	=	8 000 "	
1 " 3800 "	=	3 800 "	
3 " 3600 "	=	10 800 "	
1 " 3200 "	=	3 200 "	
12		47 900 M.	= 47 900 "

18 Bahningenieure, und zwar:

1 zu 3400 M.	=	3 400 M.	
1 " 3200 "	=	3 200 "	
2 " 3000 "	=	6 000 "	
1 " 2800 "	=	2 800 "	
1 " 2600 "	=	2 600 "	
3 " 2400 "	=	7 200 "	
3 " 2200 "	=	6 600 "	
5 " 2000 "	=	10 000 "	
1 " 1800 "	=	1 800 "	
18		43 600 M.	= 43 600 "

Uebertrag . . . 447 900 M.

133 Uebertrag . . 447 900 *M.*

3 Bahnarchitekten, und zwar:

1 zu 3 000 *M.* = 3 000 *M.*

2 " 2 600 " = 5 200 "

3 8 200 *M.* = 8 200 "

15 Betriebsinspektoren:

6 zu 4 500 *M.* = 27 000 *M.*

2 " 4 400 " = 8 800 "

2 " 4 200 " = 8 400 "

1 " 3 800 " = 3 800 "

1 " 3 600 " = 3 600 "

2 " 3 400 " = 6 800 "

1 " 2 400 " = 2 400 "

15 60 800 *M.* = 60 800 "

(Bahnverwalter.)

38 Bahnverwalter, und zwar:

1 zu 3 400 *M.* = 3 400 *M.*

11 " 3 200 " = 35 200 "

5 " 3 000 " = 15 000 "

5 " 2 800 " = 14 000 "

5 " 2 600 " = 13 000 "

4 " 2 400 " = 9 600 "

7 " 2 200 " = 15 400 "

38 105 600 *M.* = 105 600 "

12 Stationskontroleure, und zwar:

1 zu 2 400 *M.* = 2 400 *M.*

1 " 2 200 " = 2 200 "

9 " 2 000 " = 18 000 "

1 " 1 800 " = 1 800 "

12 24 400 *M.* = 24 400 "Darunter 1 × 600 *M.* Funktionsgehalt.Darunter 4 × 200 *M.* Funktionsgehalt.

6 Telegraphenkontroleure, und zwar:

1 zu 3 000 *M.* = 3 000 *M.*

4 " 2 800 " = 11 200 "

1 " 2 400 " = 2 400 "

6 16 600 *M.* = 16 600 "

10 Güterverwalter, und zwar:

1 zu 3 600 *M.* = 3 600 *M.*

3 " 3 400 " = 10 200 "

4 " 3 200 " = 12 800 "

1 " 3 000 " = 3 000 "

1 " 2 600 " = 2 600 "

10 32 200 *M.* = 32 200 "

Budget

über den umlaufenden Betriebsfond der Eisenbahnbetriebsverwaltung einschließlich der Werkstätten- und Magazinsverwaltung sowie der Bodenseedampfschiffahrt für 1888 und 1889.

	Aktiven.				Passivreste.	Mehr der Aktiven.
	Geldvorrath.	Naturalvorräthe.	Aktivreste.	Zusammen.		
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Eisenbahnbetrieb	260 000	—	2 940 000	3 200 000	2 392 000	808 000
Eisenbahnwerkstätten	—	1 200 000	1 000	1 201 000	50	1 200 950
Eisenbahnmagazine	—	2 020 000	200	2 020 200	—	2 020 200
Dampfschiffahrt	—	—	100	100	50	50
Summe	260 000	3 220 000	2 941 300	6 421 300	2 392 100	4 029 200

Diese Sätze gründen sich bezüglich der Naturalvorräthe und der Aktiv- und Passivreste auf die anderseits entwickelten Durchschnittsätze, bei dem Kassenwerth aber auf den geringeren Bedarf an Baarmitteln in Folge der Einführung des Giroverkehrs mit der Reichsbank.

Durchschnittsberechnung

des umlaufenden Betriebsfonds der Eisenbahnbetriebsverwaltung einschließlich der Werkstätten- und Magazinsverwaltung sowie der Dampfschiffahrtsverwaltung.

	1884.		1885.		1886.		Zusammen.		Durchschnitt.	
	M.	S.	M.	S.	M.	S.	M.	S.	M.	S.
I. Geldvorrath.										
Eisenbahnbetrieb . . .	696 052	19	752 618	36	229 163	29	1 677 833	84	559 277	95
Werkstättenbetrieb . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Magazinsbetrieb . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S u m m e . . .	696 052	19	752 618	36	229 163	29	1 677 833	84	559 277	95
II. Naturalvorräthe.										
Eisenbahnbetrieb . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Werkstättenbetrieb . . .	1 120 502	76	1 229 752	94	1 253 094	28	3 603 349	98	1 201 116	66
Magazinsbetrieb . . .	2 032 538	95	2 242 824	9	1 762 805	76	6 038 168	80	2 012 722	93
Dampfschiffahrt . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S u m m e . . .	3 153 041	71	3 472 577	3	3 015 900	4	9 641 518	78	3 213 839	59
III. Aktivreste.										
Eisenbahnbetrieb . . .	2 728 002	41	2 865 961	11	3 234 678	6	8 828 641	58	2 942 880	53
Werkstättenbetrieb . . .	1 028	34	534	76	515	54	2 078	64	692	88
Magazinsbetrieb . . .	252	27	247	90	13	70	513	87	171	29
Dampfschiffahrt . . .	183	—	50	—	—	—	293	—	77	66
S u m m e . . .	2 729 466	2	2 866 793	77	3 235 207	30	8 831 467	9	2 943 822	36
IV. Passivreste.										
Eisenbahnbetrieb . . .	2 253 411	1	2 766 841	54	2 154 674	73	7 174 927	28	2 391 642	43
Werkstättenbetrieb . . .	120	—	—	—	—	—	120	—	40	—
Magazinsbetrieb . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrt . . .	90	—	—	—	—	—	90	—	30	—
S u m m e . . .	2 253 621	1	2 766 841	54	2 154 674	73	7 175 137	28	2 391 712	43

Guthabstrichung

des unlaufs der Betriebskosten der Eisenbahnverwaltung einschließlich der Zinsen
für die- und Abgangserlöse der Guthabstrichung

I. Eisenbahn	1884		1885		1886		Summe
	1	2	1	2	1	2	
Wartungskosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Reparaturkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Materialkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Personalkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Zinsen	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Summe	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	1 500 000
II. Eisenwerke							
Wartungskosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Reparaturkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Materialkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Personalkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Zinsen	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Summe	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	1 500 000
III. Eisenbahn							
Wartungskosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Reparaturkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Materialkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Personalkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Zinsen	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Summe	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	1 500 000
IV. Eisenbahn							
Wartungskosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Reparaturkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Materialkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Personalkosten	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Zinsen	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	300 000
Summe	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	1 500 000

Walden

3 2 1 0 2 1

Walden	Walden	Walden	Walden	Walden	Walden	Walden	Walden	Walden	Walden	Walden	Walden
<p>Budget</p> <p>über</p> <p>den Antheil Badens am Reinertrag</p> <p>der</p> <p>Main-Neckar-Eisenbahn</p> <p>für</p> <p>1888 und 1889.</p>											

Rhein-Neckar-

1.	2.	3.	4.	5.	6.	
					Wärden gegen früher	
§.		Erweiterter Budgetetat	Veranschlag für 1888/89 jährlich	Wärden im Vergleich	mehr	weniger
Einnahme.						
1.	Anteil am Reinertrag der Rhein-Neckar-Eisenbahn	526 800	630 700	103 900	—	—

Eisenbahn.

7.
Erörterungen.
<p>Der Bericht des Reinertrags ist der beigefügten Verzinsung über die Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 1880 und 1881 zu Grunde gelegt, auf dessen Erläuterungen hier Bezug genommen wird.</p> <p>Nach dem Bericht ist eine jährliche Reinertragsrate in Franken gewonnen von</p> <p>Die provisorischen Budgetzahlen werden im Verlauf des Jahres 1888 voraussichtlich betragen</p> <p>für Einnahme 7 542 500 Mk. für Ausgaben 9 601 664 Mk. für Überschuss 5 634 565 Mk.</p> <p>Hiernach berechnet sich der Anteil Neckar an dem für 1888/89 veranschlagten Reinertrag auf</p> <p>1 920 141 > 7 542 500 600 342 Mk.</p> <p>Diesem gehen ab die auf letzter Rechnung Einnahme zu übernehmenden Wärmeproduktionskosten für die beiden Zonen und Ausgaben im Betrag von 16 000 Mk.</p> <p>Demnach fallen dem Neckar im letzten Budget betragen, die Mittel vorzulegen werden, um einzeln in höheren Durchschnittlichen Diensten und Ausgaben, deren Normalgröße unter den Budgetverhältnissen von Reinertrag und Ausgaben gleiches Maßstab bei der beiden Eisenbahnverwaltungen zunächst zu prüfen, welche an sich über die Wirtschaftlichkeit der beiden Verwaltungen zu ermitteln.</p> <p>Der Zeit beträgt der Wirtschaft der beiden Verwaltungen 2 100 Mk.</p> <p>Es ist somit ersichtlich für 3 Betriebszonen und 1 Stationenverwalter 700 Mk.</p> <p>(Wärder Stand: 3 Betriebszonen, 1 Stationsverwalter, 1 Wärmeproduktion)</p> <p>3 Zonenverwalter, 3 Stationenverwalter, 1 Wärmeproduktion 2 800 Mk. 19 600 Mk.</p> <p>Es ist hiernach ersichtlich als betriebl. Mittel 630 700 Mk.</p> <p>welcher Betrag in der letzten Summe von 630 700 Mk.</p> <p>als Budgetetat angenommen ist.</p>



Erklärung	Beschreibung	Menge	Preis	Währung	Datum	Ort
10000
50000
100000
200000
300000
400000
500000
600000
700000
800000
900000
1000000

Main-Neckar-Eisenbahn.

Voranschlag

über

die Einnahmen und Ausgaben

für 1888 und 1889.

Vorbemerkung.

Die Eröffnung des neuen Central-Personenbahnhofes und des Güterbahnhofes der Preussischen Staatsbahnen in Frankfurt a. M. ist auf den 1. April 1888 in Aussicht genommen. Dieselbe wird auch auf die Verwaltung und den Betrieb der Main-Neckar-Eisenbahn von Einfluß sein, insofern, als von jenem Zeitpunkt an, mit Ausnahme des inneren Güterexpeditionsdienstes, die gesammte Dienstesbeforgung auf dem Bahnhof in Frankfurt a. M. in die Hände der Preussischen Staatsbahnen übergeht, wodurch für die Main-Neckar-Eisenbahn eine Reihe von Einnahmen und Ausgaben, die ihr bisher aus der Verwaltung im Bahnhof in Frankfurt a. M. erwachsen waren, in Wegfall kommen, dagegen künftig nur eine Vergütung an die Preussische Staatsbahnverwaltung für Mitbenutzung des Bahnhofes Frankfurt a. M. zu entrichten sein wird.

Bei dem gegenwärtigen Voranschlag ist angenommen, daß die neuen Verhältnisse im Bahnhof Frankfurt a. M. bereits mit Anfang des Jahres 1888 in Wirksamkeit treten. Die Aufstellung zweier Voranschläge, nämlich eines für die Zeit vom 1. Januar 1888 bis zur Eröffnung des Centralbahnhofes Frankfurt a. M. (voraussichtlich 1. April 1888) und eines für die Zeit von da bis Ende 1889, wurde unterlassen, weil — abgesehen von der Schwierigkeit einer solchen Trennung — der Zeitpunkt der Eröffnung des Frankfurter Centralbahnhofes zur Zeit doch nicht endgültig auf 1. April 1888 feststeht, auch überdies die Wirkung dieses Vorganges auf den badischen Antheil am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn nicht als erheblich zu bezeichnen ist.

Einnahmen		Ausgaben	
1888	1889	1888	1889
100 000	100 000	100 000	100 000
200 000	200 000	200 000	200 000
300 000	300 000	300 000	300 000
400 000	400 000	400 000	400 000
500 000	500 000	500 000	500 000
600 000	600 000	600 000	600 000
700 000	700 000	700 000	700 000
800 000	800 000	800 000	800 000
900 000	900 000	900 000	900 000
1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000
1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000
1 300 000	1 300 000	1 300 000	1 300 000
1 400 000	1 400 000	1 400 000	1 400 000
1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
1 600 000	1 600 000	1 600 000	1 600 000
1 700 000	1 700 000	1 700 000	1 700 000
1 800 000	1 800 000	1 800 000	1 800 000
1 900 000	1 900 000	1 900 000	1 900 000
2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000

Main-Verfahr.
A. Ein.

1.	2.	3.	4.	5.	6.
§		Ä.	Ä.	Ä.	mehr. weniger.
Titel I. Aus dem Personen- und Gepäckerverkehr.					
1.	Für Personenbeförderung	2 100 000	2 200 000	100 000	—
2.	Für Beförderung von Militär auf Requisitionsschein und auf Militärбилете	50 000	50 000	—	—
3.	Für Beförderung von Gepäck	180 000	170 000	—	10 000
4.	Für Beförderung von Handen	1 800	2 000	—	200
5.	Für bestellte Sitzplätze	4 200	3 000	—	1 200
6.	Sonstige (aus dem Personen- und Gepäckerverkehr her- rührende) Einnahmen	200	200	—	—
	Summe Titel I	2 336 200	2 425 200	100 200	11 200
				11 200	
				88 900	
Titel II. Aus dem Güterverkehr.					
7.	Für Beförderung von Eis- und Erzezeug	100 000	120 000	20 000	—
8.	Für Beförderung von Frachtgut	2 100 000	2 444 000	344 000	—
9.	Für Beförderung von Postgut	14 000	11 000	—	3 000
10.	Für Beförderung von Militärgut	18 000	20 000	—	2 000
11.	Für Beförderung von Tieren	45 000	50 000	—	5 000
12.	Für Beförderung von Viechen	4 000	4 000	—	—
13.	Für Beförderung von frachtpflichtigem Diensgut	—	—	—	—
14.	Frachtaufschläge für Verth- und Vorfahrtversicherung	10 000	10 000	—	—
15.	Sonstige (den Güterverkehr betreffende) Neben- nahmen	14 000	14 000	—	—
	Summe Titel II	2 305 000	2 673 000	371 000	3 000
				3 000	
				968 000	
Titel III. Vergütung für Ueberlastung von Bahn- anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.					
16.	Vergütung für verpachtete Bahnstellen	—	—	—	—
	Wirkung des Bahnhofs Frankfurt durch die be- stehende Subsidbahn	85 000	—	—	85 000
	Vergleich durch die Frankfurt-Wehrer Bahn	37 500	—	—	37 500
	Ueberschlag	122 500	—	—	122 500

Eisenbahn-
nahme.

7.	
Erläuterungen.	
§ 1.	Der bisherige Budgetpost konnte mit Rücksicht auf das 1886er Rechnungsjahr mit 220 000 Ä etwas erhöht werden.
§ 2.	1886er Rechnungsjahr 172 000 Ä
§ 3.	1886er Rechnungsjahr 2 421 Ä
§ 4.	1886er Rechnungsjahr 2 145 Ä
§ 5.	
§ 6.	
§ 7.	Die Rücksicht auf das 1886er Rechnungsjahr mit 146 719 Ä etwas höher bemessen.
§ 8.	Das 1886er Rechnungsjahr mit 2 419 342 Ä wird mit einem andern Zuschlag für die zu erwartende Mehr- erträge auf der Strecke Frankfurt-Wehr mit Budgetpost angerechnet.
§ 9.	Nach dem 1886er Rechnungsjahr mit 11 510 Ä bemessen.
§ 10.	Nach dem 1886er Rechnungsjahr mit 25 568 Ä bemessen.
§ 11.	Nach dem 1886er Rechnungsjahr mit 66 141 Ä bemessen.
§ 12.	
§ 13.	
§ 14.	
§ 15.	
§ 16.	
§ 17.	
§ 18.	
§ 19.	
§ 20.	
§ 21.	
§ 22.	
§ 23.	
§ 24.	
§ 25.	
§ 26.	
§ 27.	
§ 28.	
§ 29.	
§ 30.	
§ 31.	
§ 32.	
§ 33.	
§ 34.	
§ 35.	
§ 36.	
§ 37.	
§ 38.	
§ 39.	
§ 40.	
§ 41.	
§ 42.	
§ 43.	
§ 44.	
§ 45.	
§ 46.	
§ 47.	
§ 48.	
§ 49.	
§ 50.	
§ 51.	
§ 52.	
§ 53.	
§ 54.	
§ 55.	
§ 56.	
§ 57.	
§ 58.	
§ 59.	
§ 60.	
§ 61.	
§ 62.	
§ 63.	
§ 64.	
§ 65.	
§ 66.	
§ 67.	
§ 68.	
§ 69.	
§ 70.	
§ 71.	
§ 72.	
§ 73.	
§ 74.	
§ 75.	
§ 76.	
§ 77.	
§ 78.	
§ 79.	
§ 80.	
§ 81.	
§ 82.	
§ 83.	
§ 84.	
§ 85.	
§ 86.	
§ 87.	
§ 88.	
§ 89.	
§ 90.	
§ 91.	
§ 92.	
§ 93.	
§ 94.	
§ 95.	
§ 96.	
§ 97.	
§ 98.	
§ 99.	
§ 100.	

Main-Neckar-
A. G. Ein-

1.	2.	3.	4.	5.	6.
5.	Seitiger Budgetpost.	Vor- anschlag für 1888/89 jährlich.	Rechnung veranschlagt	Rücklagen mehr.	weiliger.
Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen an Dritten.					
	Uebertrag . . .	122 500	—	—	122 500
17.	Wiederherstellung der Station Weinstheim durch die kaiserliche Ludwigsbahn für den Personenverkehr	2 500	2 500	—	—
18.	Vergütung der Eisenbahndirection Frankfurt wegen Anschaffung der Verbindungsbahn Wodenheim-Weiskopf-Louisia in den Pforten Louisia	—	4 000	4 000	—
	Sonstige Vergütungen obiger Art	100	—	—	100
19.	Vergütung für Leistung des Fuhrdienstes auf der Mannheimer Seitenbahn	62 000	85 000	23 000	—
20.	Vergütung für die Betriebsleitung der Nebenbahn Oberstadt-Pfanzelt	—	1 483	1 483	—
21.	Anteil an den gemeinschaftlichen Einnahmen des Centralbahnhofes zu Frankfurt (Reklamationspacht, Wärfen u.)	—	14 272	14 272	—
22.	Ergebnisanteil für die Seiten der Main-Neckar-Eisenbahn zu stehenden Beamten für den Gütereptionsdienst im Centralbahnhof Frankfurt	—	23 874	23 874	—
23.	Vergütungen für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden, Abrechnungsburauen u.	100	100	—	—
	Summe Titel III.	187 200	131 229	66 629	122 600
					66 629
					55 971
Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.					
24.	Wieschen (einschließlich Konventionalkraften)	82 000	82 000	—	—
25.	Reisgeld für ausgediehene Betriebsmittel	—	300	300	—
	Summe Titel IV.	82 000	82 300	300	—
Titel V. Erträge aus Veräußerungen.					
26.	Kass dem Verkauf von bei Erneuerungen gewonnenen Materialien	66 500	50 000	—	16 500
27.	Kass dem Verkauf anderweitiger Betriebsmaterialien	300	300	—	—
28.	Kass dem Verkauf sonstiger Gegenstände	500	500	—	—
	Summe Titel V.	67 300	50 800	—	16 500

Eisenbahn-
nahme.

Erläuterungen.

Die §. 18. Die Eisenbahn richtet hier erstmals im Etat, die fortgeführten Ausgaben bei in den Nebenrechnungen unter Budget-Teil II. §§. 2, 6 und 8 enthalten.

Die §§. 17. 18. 19. Die zu früheren §§. 17 und 18.

Die §. 19. Die Ausgaben auf den 1888er Rechnungsbetrag mit 80 000 A. und den fortgeführten Beträge mit 65 000 A. eingetriben.

Die §. 20. Die Eisenbahn übernahm Pfanzelt wurde im Dezember 1886 eröffnet. Die auf letzterem Nebenrechnungen bestehende Vergütung richtet daher erstmals im Etat.

Die §§. 21 und 22. Die Eisenbahn übernahm im Zusammenhang mit der neuen Ordnung der Betriebsverhältnisse in Frankfurt. Nach genauer Berücksichtigung wird die Zahlung der im Gütereptionsdienst bei neuen Frankfurt Nebenbahn vertrieben Beamten der Main-Neckar-Eisenbahn von der Eisenbahn Staatliche Eisenbahnverwaltung gemäß der beigefügten Aufschlüsselung bei den gemeinschaftlichen Ausgaben (§. 72) einverleibt. Da die beizuliegenden Gehalts aber gleichzeitig im Nebenrechnungen (§. 71) in Ausgaben einfließen, so bildet die Eisenbahn unter §. 22 hierfür den Rückgang.

Die §. 25. Die Vergütung für die bei Wärfen von Defensiven an der Nebenbahn Oberstadt-Pfanzelt beziffert.

Die §. 26. 1888er Rechnungsbetrag 54 800 A. Wegen Ueberlassung in den neuen Centralbahnhof in Frankfurt a. M. in die Richtung der Eisenbahn zu stehen.



Main-Verdars
A. Einnahme.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	
					Seitiger Fahrgelb	Ver- andung für 1888 jährlich.
Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen.						
29.	Telegraphengebühren	10 000	10 000	—	—	
30.	Pacht- und Mietzins, Erbsz aus Kreis, Wännen zc. und für Wasserstellen, Reiningen, Schmieren zc. der Eisenbahnschwaben	21 300	15 052	—	—	6 248
31.	Bergütung der Post für Verladung von Coupsz zc. und für Wasserstellen, Reiningen, Schmieren zc. der Eisenbahnschwaben	37 500	31 000	—	—	6 500
32.	Berücksichtigung von der Reichstelegraphenverwaltung für Verladung und Begleitung von Schwanenfahrern zc. Prüfungs- und Fahrgelb	30	20	—	—	10
33.	Prüfungsbeiträge	1 700	800	—	—	900
34.	Zinsen und Gewinne beim Geldverlehe	—	—	—	—	—
35.	Zinsen und Gewinne beim Geldverlehe	10 000	1 200	—	—	8 800
36.	Zinsgewinn	—	—	—	—	—
	Summe Titel VI	80 520	58 072	—	—	22 448
Zusammenstellung.						
	Summe Titel I	2 336 300	2 425 200	88 000	—	
	„ II	2 305 000	2 673 000	368 000	—	
	„ III	187 200	131 229	—	55 971	
	„ IV	82 000	82 300	300	—	
	„ V	67 300	50 800	—	10 500	
	„ VI	80 520	58 072	—	22 448	
				457 200	94 919	
	Summe der Einnahme	5 058 320	5 420 601	362 281	—	

Eisenbahn-
nahme.

7.	
Geführungen.	
37. §. 20.	Wegen der Wiedereröffnung: siehe zu §. 20.
38. §. 21.	100000 Reichsmarkgeleitz bis 600 M. Neben diesen war bei in Folge der Eröffnung des Zentralbahnhofs in Hauptstadt a. H. zu erwartende Umsatzerlöszug zu berücksichtigen.
39. §. 22.	Die Rücklage auf die Abgabe in Folge der Eröffnung des neuen Zentralbahnhofs in Hauptstadt a. H. betragen.
40. §. 23.	Siehe zu §. 23.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	
						Wittin gegen früher
§		Seitiger Subjekt	Ver- an- schlag für 1888/89 jährlich.	Stän- dig ver- einbart.	mehr.	weniger.
Titel II. Andere persönliche Ausgaben.						
2.	Dürftige Befolgungen, Gastwirthschaft, Ausbisse	294 000	141 000	—	—	63 000
3.	Stiftungsverkostungen, Remunerationen etc.	17 000	13 200	—	—	3 800
4.	Wohnungsgeldzuschüsse, Lokal- und Heizungsausgaben, Viehhaltungserschädigungen	1 800	2 000	—	200	—
5.	Reise- und Unkosten	14 500	14 500	—	—	—
6.	Fuhr- und Kutschgelder	144 900	143 770	—	—	1 130
7.	Pensionen für Materialverwalter und für Entbedung von Material- und Arbeiterlöhnen	20 300	25 250	—	—	1 050
8.	Tag- und Honorarlöhne	423 400	294 000	—	—	129 400
9.	Für Dienstkleidung	20 500	18 000	—	—	2 500
10.	Kontingente für Kohlenfuhrer	1 300	700	—	—	600
11.	Remunerationen und Unterhaltungen	4 400	4 350	—	—	50
12.	1. Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung 2. Zuschüsse an Krankenkassen	1 000 7 000	900 5 200	—	—	100 1 800
13.	Pensionen (an nicht staatspensionberechtigte Bedienstete)	1 600	3 000	—	2 000	—
14.	Spezialrenten	1 200	1 200	—	—	—
15.	Zuschüsse	100	150	—	50	—
					2 250	203 430
					2 250	2 250
	Summe Titel II.	800 000	667 820	—	—	201 180
Titel III. Allgemeine sachliche Ausgaben.						
16.	Successbedürfnisse	56 000	54 000	—	—	2 000
17.	Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale	85 000	56 000	—	—	29 000
18.	Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien	15 000	11 500	—	—	3 500
19.	Wärte für Viehhäuser und Dienstwohnungen	1 200	500	—	—	700
20.	Steuern und öffentliche Kosten	50	30	—	—	20
21.	Feuer- und andere Versicherungsbeiträge	3 700	3 000	—	—	700
	Uebersicht	160 950	125 030	—	—	35 920

7.	
Erläuterungen.	
§ 2.	Der Wiedereinbruch ist durch die Uebernahme der Betriebsverwaltung dem Staat a. H. in Verfall der Staatlichen Verwaltung übergeben. (Vergl. Besondere Erläuterung auf der Tabelle.)
§ 3.	Wie zu § 2.
§ 4.	Rechnungsbeitrag von 1886 1 901 M.
§ 5.	Wie zu § 2.
§ 6.	Wie zu § 2.
§ 7.	Wie zu § 2.
§ 8.	Wie zu § 2. Der dem Bahnbau unter diesen Paragraphen enthaltenen: <ul style="list-style-type: none"> • Hilfsarbeiter und Eisenbahner 62 000 M. • Hilfsarbeiter 80 000 " • Materialbediensteter 50 000 " • Telegraphenbediensteter 57 000 " • Telegraphenbediensteter 6 000 " • Materialbediensteter und Materialarbeiter 31 000 " • Materialarbeiter 5 000 " In Summe 294 000 M.
§ 9.	Wie zu § 2.
§ 10-12.	Wie zu § 2.
§ 13.	Wie zu § 2.
§ 14.	Wie zu § 2.
§ 15.	Wie zu § 2.
§ 16-18.	Die Wiedereinrichtungen sind durch die Uebernahme der Betriebsverwaltung in dem Staat a. H. dem Staat der Staatlichen Verwaltung übergeben. (Vergl. Besondere Erläuterung auf der Tabelle.)
§ 19.	Wie zu § 2.
§ 20.	Wie zu § 2.
§ 21.	Wie zu § 2.

Main-Reclar-
B. Aus.

1.	2.	3.	4.	5.	6.
Titel IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen. b. Bahnhofsanlagen.					
36.	Brenz, Einfriedigungen, Pflanzungen, Zufahrten u.	8 000	6 200	—	1 800
37.	Hauptgebäude	35 000	33 000	—	2 000
38.	Nebengebäude, Entwässerung, Wasserleitung u.	21 000	16 500	—	4 500
39.	Oberbau	30 600	23 500	—	7 100
40.	Lokomotiv- und Wagenschuppen, Wasserstationen u.	10 000	8 000	—	2 000
41.	Kaufverpflichtete Bahnhofs-Anlagen	200	200	—	—
42.	Insgesamt	400	1 000	600	—
Summe Titel IV. b.		105 200	88 400	—	16 800
c. Telegraphen- und Signalvorrichtungen.					
43.	Optische Telegraphen und Signale	3 000	3 000	—	—
44.	Elektrische Telegraphen und Leitwerke	3 000	3 500	500	—
45.	Insgesamt	100	100	—	—
Summe Titel IV. c.		6 100	6 600	500	—
Zusammen IV. a.		139 300	144 000	4 700	—
" " " IV. b.		105 200	88 400	—	16 800
" " " IV. c.		—	—	5 200	16 800
Summe Titel IV.		250 000	232 000	—	11 600
Titel V. Kosten des Bahntransports. a. Kosten der Züge.					
46.	Lokomotivfeuerung	193 000	204 000	11 000	—
47.	Reinigung der Wasserstationen und Wasserbeschaffung	7 000	4 300	—	2 700
48.	Schmiermaterial für Lokomotiven	20 000	19 500	—	500
49.	Brennstoff für Lokomotiven	7 500	7 600	100	—
50.	Schmiermaterial für die Wagen	12 000	12 000	—	—
51.	Brennstoff für die Wagen	2 000	1 500	—	500
52.	Reinigungsmaterial für die Wagen	300	250	—	50
53.	Material zur Beleuchtung der Züge	12 000	11 000	—	1 000
54.	Material zur Erwärmung der Züge	—	—	—	—
55.	Reinigungs- und Beleuchtungs-Kosten für besondere Zugsperrrichtungen	—	—	—	—
56.	Insgesamt	100	100	—	—
Summe Titel V. a.		253 900	260 250	11 100	4 750
				4 750	—
				6 350	—

Eisenbahn-
gabe.

7.	
Erläuterungen.	
zu §. 36-40.	Die Mehraufwendungen sind durch die Uebernahme der Bahnhofsverwaltung in Karlsruhe a. M. durch die Königliche Staatsbahnverwaltung verursacht. (Bergl. Nachzahlung auf der Tabelle.)
zu §. 42.	Wegen der in den letzten Jahren erzielten Ersparnisse für die Züge des Jahres (1886er Budget 5 154 A.) sind hier ein etwas höherer Betrag angegeben.
zu §. 44.	Wie Tabelle auf den 1886er Rechnungsbogen (5 092 A.) schon ersieht.
zu §. 46.	Wegen 1886er Rechnungsbogen mit nur 216 000 A. nicht genug Ueberschuss der Bahnhofsverwaltung in Karlsruhe a. M. an die Königl. Staatsbahnverwaltung der Betrag von 12 000 A. zugeführt hat sich nicht bei der Budget- Königliche Staatsbahnverwaltung geltend gemacht und die Uebernahme der Bahnhofsverwaltung in Karlsruhe a. M. an die Königliche Staatsbahnverwaltung. (Bergl. Nachzahlung auf der Tabelle.)
zu §. 48.	Wie zu §. 47.
zu §. 49.	Wie zu §. 47.
zu §. 51.	Wie zu §. 47.
zu §. 52.	Wie zu §. 47.
zu §. 53.	Der 1886er Rechnungsbogen beträgt 5 785 A., daher muss bei höherer Budget ein etwas niedriger Betrag angegeben werden.

Main-Verfahr-
B. Aus-

1.	2.	3.	4.	5.	6.	
					W	M
§.		Erhöhter Budgetpost.	Ver- änderung für 1888/89 jährlich.	Rück- stellungen jährlich.	W	M
Titel V. Kosten des Bahstransports.						
b. Unterhaltung der Betriebsmittel.						
57.	Lokomotiven	200 000	200 000	—	—	—
58.	Personenwagen	100 000	120 000	20 000	—	—
59.	Gepäck- und Güterwagen	100 000	100 000	—	—	—
60.	Wagenbedfen	1 200	1 000	—	—	200
61.	Hilfsanstalten	—	—	—	—	—
62.	Insgesamt	10 300	8 300	—	—	2 000
Summe Titel V. b.		411 500	429 300	20 000	2 200	—
Sicrs V. a.		253 900	260 250	17 800	—	—
Summe Titel V.		665 400	689 550	24 150	—	—
Titel VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.						
1. Oberbau.						
63.	Schienen und Kleinfisenweg	130 000	102 000	—	—	28 000
64.	Weichen	10 000	9 000	—	—	1 000
65.	Schwellen	120 000	105 000	—	—	15 000
2. Betriebsmittel.						
66.	Lokomotiven und Tender	103 000	86 000	—	—	17 000
67.	Personenwagen	5 000	25 000	20 000	—	—
68.	Gepäck- und Güterwagen	50 000	33 000	—	—	17 000
				20 000	78 000	—
				—	20 000	—
Summe Titel VI.		418 000	300 000	—	58 000	—

Eisenbahn-
gabe.

7.	
Erläuterungen.	
§. 58.	Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen für das Jahr 1888/89 betragen 689 550 M., wovon 24 150 M. durch Zuschüsse der Staatseisenbahnen gedeckt sind.
§. 59.	Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen für das Jahr 1889/90 betragen 689 550 M., wovon 24 150 M. durch Zuschüsse der Staatseisenbahnen gedeckt sind.
§. 60.	Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen für das Jahr 1890/91 betragen 689 550 M., wovon 24 150 M. durch Zuschüsse der Staatseisenbahnen gedeckt sind.
§. 61.	Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen für das Jahr 1891/92 betragen 689 550 M., wovon 24 150 M. durch Zuschüsse der Staatseisenbahnen gedeckt sind.
§. 62.	Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen für das Jahr 1892/93 betragen 689 550 M., wovon 24 150 M. durch Zuschüsse der Staatseisenbahnen gedeckt sind.
§. 63.	Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen für das Jahr 1893/94 betragen 689 550 M., wovon 24 150 M. durch Zuschüsse der Staatseisenbahnen gedeckt sind.
§. 64.	Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen für das Jahr 1894/95 betragen 689 550 M., wovon 24 150 M. durch Zuschüsse der Staatseisenbahnen gedeckt sind.
§. 65.	Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen für das Jahr 1895/96 betragen 689 550 M., wovon 24 150 M. durch Zuschüsse der Staatseisenbahnen gedeckt sind.
§. 66.	Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen für das Jahr 1896/97 betragen 689 550 M., wovon 24 150 M. durch Zuschüsse der Staatseisenbahnen gedeckt sind.
§. 67.	Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen für das Jahr 1897/98 betragen 689 550 M., wovon 24 150 M. durch Zuschüsse der Staatseisenbahnen gedeckt sind.
§. 68.	Die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen für das Jahr 1898/99 betragen 689 550 M., wovon 24 150 M. durch Zuschüsse der Staatseisenbahnen gedeckt sind.

Main-Verfar- B. Aus-

1.	2.	3.	4.	5.	6.	
§		Beitragig Budget	Ver- anschlag für 1888/89 jährlich	Stärke vermindert	Wider gegen früher mehr	weniger
Titel VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen.						
66.	Für Erweiterung der Geleise, Stationen u.	40 000	36 000	—	—	4 000
70.	Für Ergänzung des Lokomotiv- und Wagnersparks	50 000	54 000	—	4 000	—
	Summe Titel VII.	90 000	90 000	—	—	—
Titel VIII. Kosten für Verpflanzung fremder Bahn- anlagen bezw. Beamten.						
71.	Vergütung für gepflanzte Strecken	—	—	—	—	—
72.	Vergütung für Verpflanzung von Bahnhöfen, Bahn- strecken und sonstigen Anlagen, sowie von Beamten anderer Verwaltungen u.	35 920	409 800	—	373 880	—
73.	Vergütung für Dienstleistungen Fremder auf der eigenen Bahn	—	—	—	—	—
74.	Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahner- bänden und Abrechnungsbureau	13 500	15 000	—	1 500	—
	Summe Titel VIII.	49 420	424 800	—	375 380	—
Titel IX. Kosten der Verpflanzung fremder Betriebs- mittel.						
75.	Witze einschließlich der Konventionalstrafen	194 000	230 000	—	36 000	—
76.	Reisgeld für Betriebsmittel	—	—	—	—	—
	Summe Titel IX.	194 000	230 000	—	36 000	—

Eisenbahn- gabe.

Erläuterungen.

§ 66. 66. ist erforderlich:

- a. für Verpflanzung der Geleiseverlängerung zu Weisklein 15 000 A.
- b. für Verpflanzung eines Weiskleinabschnitts zu Jersburg 14 000 "
- c. " Erweiterung des Weiskleinabschnitts u. 17 000 "
- d. " Verpflanzung der Geleiseverlängerung in den Bahnhöfen zu Weisklein und Weisklein 13 000 "
- e. " Verpflanzung eines Weiskleinabschnitts zu Weiskleinabschnitt 11 000 "

Belohnungen alle für 1 Jahr 22 000 A.
 Zusammen 82 000 A.

§ 70. Die Verpflanzung eines locomotivischen Parkbestandes, welcher im Budget für 1880/87 über 50 000 A. veranschlagt war, hat sich in der nächsten Bahngenerale für Verpflanzung bewirkt. Der Mittelbetrag im Budget von 50 000 A. über über 54 000 A. welches über bei in Verpflanzung gebracht.

§ 72. Was der Verpflanzung entfällt:

- a. für die Verpflanzung der verpflanzten Beamten auf der Strecke Weisklein-Weisklein 30 000 A.
- b. " Verpflanzung der Weisklein-Weisklein und für Verpflanzung Weisklein 15 000 "
- c. " Verpflanzung der Weisklein-Weisklein u. M. 24 800 "

Zusammen 69 800 A.

Die Verpflanzung unter c. erfolgt hier zum ersten Male und ist durch den Übergang der Weisklein-Weisklein-Weisklein in Weisklein u. M. an die Weisklein-Weisklein-Weisklein Weisklein (Weisklein-Weisklein-Weisklein) auf der Weisklein. Was der Weisklein-Weisklein u. M. hier bisher hier nachgewiesener Weisklein an die Weisklein-Weisklein-Weisklein für Verpflanzung und Verpflanzung der Weisklein in Weisklein u. M. mit 100 A. in Budget genommen. Weisklein-Weisklein-Weisklein auf gleicher Verpflanzung nach Weisklein unter Titel III. §§. 21 und 22.

§ 74. Nach dem 1886er Rechnungsergebnis (13 500 A.) beziffert.

§ 75. Nach dem 1886er Rechnungsergebnis (202 420 A.) beziffert.

Main-Redar.

1.	2.	3.	4.	5.	6.
		Sehrtiger Bedarf	Sev. anschlag für 1888/89 jährlich	Änderung im Vergleich	Wichtig gegen letztes Jahr
		M.	M.	M.	mehr. weniger.
Zusammenstellung.					
	Summe Titel L.	715 130	644 010	—	71 120
	„ „ II.	369 000	607 320	—	201 180
	„ „ III.	189 850	135 280	—	54 570
	„ „ IV.	250 600	229 000	—	11 600
	„ „ V.	665 400	689 250	24 150	—
	„ „ VI.	418 000	360 000	—	58 000
	„ „ VII.	50 000	50 000	—	—
	„ „ VIII.	49 420	424 800	—	375 380
	„ „ IX.	194 000	230 000	—	36 000
					435 530 376 470
		3 441 400	3 500 490	59 090	—
Wichtig.					
	Summe der Einnahme	5 058 320	5 420 601	362 281	—
	„ „ Ausgabe	3 441 400	3 500 490	59 090	—
	Einnahmeüberschuß	1 616 920	1 920 111	303 221	—

Eisenbahn.

7.
Erläuterungen.
Budget
Eisenbahnbau

Name	Geburtsort	Geburtsdatum	Todesdatum	Anmerkungen
Gudat	Gudat	1780	1850	
Gudat	Gudat	1785	1855	
Gudat	Gudat	1790	1860	
Gudat	Gudat	1795	1865	
Gudat	Gudat	1800	1870	
Gudat	Gudat	1805	1875	
Gudat	Gudat	1810	1880	
Gudat	Gudat	1815	1885	
Gudat	Gudat	1820	1890	

Budget

des

Eisenbahnbau

zu Lasten der Eisenbahnschuldenfilgungskasse

für die

Jahre 1888 und 1889.

§.	Gegenstand der Herstellung oder Anschaffung.	Angefor- deter Geldbetrag.
Ausgaben.		M.
Badisches Bahnnetz.		
I. Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung.		
1.	Bahn von Leopoldshöhe nach Lörrach	
2.	" " Schopfheim nach Ballbach (Säckingen)	23 100 000
3.	" " Weizen nach Hintschingen (Immendingen)	
4.	Verstärkung der Bahn von Lörrach nach Schopfheim	2 800 000
5.	Ankauf der Bahn von Basel bis Schopfheim	
II. Sonstige Bahnlinien und Bahnstrecken.		
6.	Bahn von Denzlingen nach Waldkirch	300 000
7.	Verlegung der Rheinthalbahn und der Maxauer Bahn bei Karlsruhe	600 000
8.	Bahnwartwohnungen, Ställe und Wachtstätten auf den älteren Bahnen	50 000
III. Stationen.		
Mannheim, Centralgüterbahnhof:		
9.	Erwerbung des Mühlauischlöchens mit Umgebung	50 000
10.	Weiterführung der Geleise	7 500
11.	Vollendung des Umbaues der Bohlenwand am Neckarhafen in eine Kaimauer	62 000
12.	Dienstwohnungen an der Neckarspitze	57 200
Mannheim, Personen- und Centralgüterbahnhof:		
13.	Wasserleitung	20 000
Mannheim, Personen- und Rangirbahnhof:		
14.	Geleiseerweiterungen bei den Werkstätten	10 000
15.	Ankauf von Gelände zur Erweiterung der Werkstätte	70 000
16.	Erbauung eines neuen Maschinenhauses	20 000
17.	Heidelberg, Schotterverladeplatz	44 500
18.	" Fußgängersteg über die Römerstraße	42 600
19.	" Dienstgebäude am Rangirbahnhof	6 500
20.	St. Ilgen, Verlängerung der Ladegleise	12 500
21.	Durlach, Wohngebäude für 4 Weichenwärter	22 500
22.	Karlsruhe, Werkstättechuppen mit Entleerungsgrube und Einrichtung	23 600
23.	" Speisungseinrichtung	15 000
24.	Ettlingen, Wohngebäude für 1 Weichenwärter und 1 Assistenten	11 000
25.	Dos, Aufstellung eines dritten Reservoirs	1 500
26.	" Wagenremise nebst Geleise	18 900
Uebertrag		27 345 300

§.	Gegenstand der Herstellung oder Anschaffung.	Angefor- derter Geldbetrag.
		<i>M.</i>
	Uebertrag . . .	27 345 300
27.	Bühl, Geleiseerweiterung	40 000
28.	„ zweites Reservoir	5 200
29.	Appenweier, Postlokalitäten	22 000
30.	Offenburg, Aufenthaltslokalitäten und Bahnmeistersbureau	15 000
31.	„ Materiallagerplätze	16 000
32.	Denzlingen, Umwandlung einer Wärterswohnung in eine Bahnmeisterswohnung	5 900
33.	Freiburg, Maschinenhaus	64 000
34.	„ Neubau einer Versandtgüterhalle	126 200
35.	„ Dienstwohngebäude	47 000
36.	Müllheim, Wasserstation	7 500
37.	Hallingen, definitives Aufnahmsgebäude	36 100
38.	Singen, größerer Gasometer	12 000
39.	Konstanz, Grunderwerbung für Stationserweiterung	15 000
40.	Neckarau, weitere Geleiseanlagen	13 700
41.	Schlierbach, neues Aufnahmsgebäude, nebst Zufahrtstraße dazu	22 700
42.	Neckarelz, Geleiseerweiterung	52 000
43.	Wimpfen, desgleichen	3 800
44.	Tauberbischofsheim, desgleichen	5 600
45.	Bertheim, desgleichen	9 600
46.	Haslach, desgleichen	4 000
47.	Willingen, definitives Aufnahmsgebäude	142 000
48.	Eugen, Reservoirgebäude	5 000
49.	Sauldorf, definitives Aufnahmsgebäude	32 300
50.	Wohnungen für niedere Bedienstete (Weichenwärterswohnungen und Ställe)	34 000
51.	Elektrische Beleuchtung im Personen- und Rangirbahnhof Mannheim	300 000
52.	Signalapparate und Läutewerke	60 000
53.	Bahntelegraphenanlagen	6 000
54.	Telephoneinrichtungen	12 000
55.	Anlage von Zentralweichenstellungen	780 000
	IV. Transportmaterial.	
56.	Lokomotiven und Tender	776 000
57.	Personenwagen	472 200
58.	Gepäd- und Güterwagen	1 193 500
59.	Reservestücke	60 000
60.	Gasbeleuchtungseinrichtung in den Wagen	115 000
	Uebertrag . . .	31 856 600

§.	Gegenstand der Herstellung oder Anschaffung.	Angeforderter Geldbetrag.
		M.
	Uebertrag . . .	31 856 600
	V. Ausrüstungsgegenstände.	
61.	Brückenwaagen	12 000
62.	Krahnen	24 000
63.	Feuerlöschgeräthschaften	3 000
64.	Werkstätteeinrichtungen bei der Hauptwerkstätte	111 000
65.	Werkstätteeinrichtungen bei den Betriebswerkstätten	20 000
66.	VI. Lasten und Verwaltungskosten	1 000 000
	Summe der Ausgaben . . .	33 026 600
	Einnahmen.	
	I. Kostenbeiträge für Herstellung von Anlagen.	
1.	Geldleistungen des Reichs zu dem unter §§. 1, 2, 3 und 4 der Ausgaben aufgeführten Aufwand für die im Interesse der Landesvertheidigung zur Ausführung kommenden Bahnbauten mit 95% aus 24 000 000 M. =	22 800 000
	II. Sonstige Einnahmen.	
2.	Ertrag aus Grundstücken und Gebäuden nach dem Durchschnitt der Jahre 1884—86 = 3 266 M.	3 000
3.	Erlös aus entbehrlichen Grundstücken und Gebäuden. Nachdem das entbehrliche Terrain vom alten Bahnhof in Mannheim nahezu ganz verkauft ist, kommt hier nur ein Betrag von	30 000
4.	Erlös aus Materialien und Inventarstücken. Das Durchschnittserträgniß der Jahre 1884, 1885 und 1886 beträgt 11 963 M.	12 000
5.	Verschiedene Einnahmen, bei einem dreijährigen Durchschnitt von 5 864 M.	6 000
	Summe der Einnahmen . . .	22 851 000
	Den Ausgaben mit	33 026 600
	gegenüber ergibt sich ein Mehraufwand von	10 175 600

Erläuterungen.

Ausgabe.

Zu §§. 1, 2, 3, 4 und 5. Eisenbahnlirien im Interesse der Landesvertheidigung.

Nach der am 11. März 1887 zu Berlin bezüglich des Ausbaues des Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung abgeschlossenen Vereinbarung II. zwischen der Reichsregierung und der Badischen Regierung, welche nach Zustimmung der Ständeversammlung mittelst Staatsministerialentschließung vom 1. Juli 1887 veröffentlicht wurde, sollen von Baden Bahnen gebaut werden:

- a. von Leopoldshöhe nach Lörrach,
- b. von Schopfheim nach Wallbach, einschließlich des zweiten Geleises von da bis Säckingen,
- c. von Weizen nach Hirtshingen, einschließlich des zweiten Geleises von da bis Immendingen;

ferner soll

- d. die Bahn von Lörrach nach Schopfheim erworben, und
- e. mit stärkeren Schienen versehen werden.

Der definitive Kostenschlag für die unter a., b., c. und e. genannten baulichen Ausführungen ist zur Zeit noch nicht vereinbart und gründen sich daher die nachstehenden Anforderungen auf die vorläufigen Berechnungen, welche seiner Zeit dem Reichstag vorgelegt wurden und sich im Ganzen auf . . . 34 259 000 *M.* beziffern. Davon sind im II. Nachtrag zum letzten Budget als erste Rate bereits verwilligt . . . 4 000 000 „

und in der Annahme, daß vom Rest mit . . . 30 259 000 *M.*
etwa ein Fünftheil mit . . . 6 259 000 „

erst im Jahr 1890 erforderlich sein wird, gelangt hier als zweite Rate ein Betrag von . . . 24 000 000 *M.*
unter Abzug des hierauf entfallenden Betrages der unter §. 68 erscheinenden allgemeinen
Lasten und Verwaltungskosten mit 4% gleich . . . 923 077 „
rund 900 000 *M.*, restlich mit 23 100 000 *M.* zur Aufnahme.

Für den Erwerb der Wiesenthalbahn (d.) einschließlich der Strecke von der Abzweigung bei Grenzach bis Lörrach ist, da der Eigenthumsübergang an den Staat auf 1. Januar 1889 stattfinden soll, die ganze Kaufsumme hier einzustellen.

Nach einer auf Grund der betreffenden Konzessionsbestimmungen angestellten summarischen Berechnung dürfte der Kaufschilling nicht unter 2 800 000 *M.* betragen.

Zu §. 6. Bahnstrecke von Denzlingen nach Waldkirch.

Im ersten Nachtrag zum letzten Budget des Eisenbahnbaues wurden von dem Kaufschilling für diese Bahn mit . . . 700 000 *M.*
als erste Rate ein Betrag von . . . 200 000 „
eingestellt. Von dem Rest mit . . . 500 000 *M.*
werden vertragmäßig fällig:

in den Jahren 1888 und 1889 = 300 000 *M.*

„ „ „ 1890 und 1891 = 200 000 „

Hiernach sind hier aufzunehmen . . . 300 000 *M.*

Zu §. 7. Umbau und Verlegung der Rheinthalbahn und der Magauer Bahn bei Karlsruhe.

Schon seit längerer Zeit genügt der Mühlburgerthorbahnhof dem Bedürfniß des Betriebs nicht mehr, so daß eine Aenderung des bestehenden Zustandes sich als unvermeidlich erweist. Sodann bildet der Uebergang der Kaiserallee mitten durch den genannten Bahnhof in Höhe desselben einen von Tag zu Tag wachsen-

den Uebelstand, der nach weiter fortgeschrittener Ueberbauung des Gebiets zwischen der eigentlichen Stadt und ihrer Vorstadt Mühlburg unerträglich werden wird. Im Weiteren überschreitet die Verbindungsbahn zwischen dem jetzigen Mühlburgerthorbahnhof und dem Hauptbahnhof im Ganzen 10 Wege und Straßen ebenfalls in Höhe dieser und erweisen sich weitere Uebergänge für den städtischen Straßenverkehr als Bedürfnis.

Alle diese für den Verkehr sowohl auf der Bahn als auf den Straßen so lästige und gefahrdrohende Zustände, die jede freie Entwicklung der Stadt hindern, erfordern dringend Abhilfe.

Ferner ist der jetzige, im Zusammenhang mit dem Hauptbahnhof stehende Rangirbahnhof durchaus ungenügend und muß unbedingt in irgend einer Weise demnächst umgestaltet und vergrößert werden.

Diese Verhältnisse veranlassen die Generaldirektion Projekte zu bearbeiten, durch welche sämtliche erwähnte Uebelstände allmählig beseitigt werden sollten. In Einzelheiten zeigen dieselben manche Abweichungen. Alle haben aber gemein, daß unter Verlegung des Mühlburgerthorbahnhofes die von Maxau und Graben einmündenden Bahnen auf der West- und Südseite der Stadt in weiterem Bogen herumgeführt und so gelegt werden sollen, daß sie die berührt werdenden städtischen Straßen in entsprechender Höhe überbrücken. Ferner ist allen Projekten gemeinsam die Anlage eines Rangirbahnhofes auf den Mittelbruchwiesen zwischen Gottesau und Beierthelm.

Wesentliche Unterschiede bestehen dagegen in der Lage des Bahnhofes, welcher den dermaligen Mühlburgerthorbahnhof ersetzen soll, in der Führung der Bahn auf der Westseite der Stadt und in den Zeitabschnitten, binnen deren die Aenderungen allmählig zur Ausführung kommen sollen.

Wie die Entscheidung hierüber auch getroffen werden mag, unter allen Umständen ist nöthig, daß sie bald getroffen werde, wenn die Kosten der schließlich unabweisbaren Aenderungen nicht ins Ungemessene und Unersehwingliche gesteigert werden sollen.

Insbefondere erscheint geboten, sich ohne weiteren Verzug den Besitz des erforderlichen Grund und Bodens zu sichern. Zu diesem Zwecke und in der Voraussetzung, daß über das in Aussicht zu nehmende Projekt rechtzeitig eine Verständigung erzielt wird, kommen hier als erste Rate 600 000 M. in Ansatz.

Zu §. 8. Bahnwartwohnungen, Ställe und Wachtstätten.

Unter Bezugnahme auf die Begründung zu §. 9 des Budgets für 1886 und 1887 werden hier abermals 50 000 M. eingestellt.

Das Bedürfnis nach Umwandlung ungenügender Wohnungen auf den Wartstationen der offenen Bahn, namentlich auf den älteren Strecken der Hauptbahn ist zwar nach der jüngsten Aufnahme ein ausgedehnteres, indem sich die hierfür erforderlichen Mittel im Ganzen auf 78 340 M. berechnen; allein es erscheint zulässig, einen Theil dieser Herstellungen auf spätere Perioden zu verschieben.

Zu §. 9. Mannheim, Centralgüterbahnhof, Erwerb des Mühlau-Schlößchens.

Die Großherzogliche Domäne besitzt auf der Mühlau zur Zeit lediglich noch das sogenannte Schlößchen mit dem dasselbe umgebenden Garten- u. Gelände. Dieses eine Enklave im Eigenthum der Eisenbahnverwaltung bildende Anwesen ist für die Betriebsverwaltung unentbehrlich und daher in seinen Hauptbestandtheilen schon seit einer Reihe von Jahren der letzteren pachtweise überlassen. Unter den so gewordenen Verhältnissen und insbesondere mit Rücksicht auf die gesunde Weiterentwicklung des Güterverkehrs im Fruchtbahnhof erscheint die völlige Abtretung dieses Domänialeigenthums an die Eisenbahnverwaltung angemessen und wird daher der von der Domänenadministration abgeschätzte Werth desselben mit 50 000 M. als Kaufschilling hier eingestellt.

Bezüglich der Höhe des letztern ist hier erläuternd beizufügen, daß der dermalige Pachtzins für sämtliche Gebäulichkeiten und 4 Hektar und 22 Ar Gelände 1 400 M. beträgt, in dem Pacht aber 2 Hektar und 86 Ar Gelände (Wald, Ackerfeld u.), welche als Lagerplätze und dergleichen für die Eisenbahnverwaltung ebenfalls von Werth sind, nicht inbegriffen sind.

Zu §. 10. Mannheim, Centralgüterbahnhof, Verlängerung der Geleise.

Die schon früher für nothwendig erkannte Verlängerung zweier Geleise (XI. und XII.) und deren Verbindung untereinander und mit dem Nachbargeleise (X.) wurde, da die durch sie zu durchschneidenden offenen Lagerplätze bis zur Vollendung des Binnenhafens nicht entbehrt werden konnten, s. Zt. zurückgestellt und in der Position 11 des Baubudgets für 1886 und 1887 nicht in Berücksichtigung gezogen.

Nachdem nun dieses Hinderniß weggefallen, wird der für die Ausführung dieser Weiterführung der Geleise erforderliche Betrag von 7500 M. eingestellt.

Zu §. 11. Umbau der hölzernen Bohlwand am Neckarhafen in eine Maimauer.

Zur Vollendung dieser Herstellung, für welche schon in den Budgets für 1882 und 1883 beziehungsweise für 1884 und 1885 32 330 M. — 2511 M. =	29 819 M.
und in jenem für 1886 und 1887	40 000 "
vorgesehen waren, wird hier als letzte Rate eine Summe von	62 000 M.
aufgenommen, wonach sich der Gesamtaufwand für diese Herstellung auf	131 819 M.

bezieht.

Zu §. 12. Mannheim, Centralgüterbahnhof, Dienstwohngebäude.

Der Centralgüterbahnhof befindet sich in ziemlicher Entfernung von der Stadt, woselbst das auf ersterem beschäftigte Expeditionspersonal, soweit zu dessen Unterbringung die verhältnißmäßig geringe Anzahl von Wohnungen in den dort bestehenden Dienstgebäuden nicht ausreicht, Wohnung zu suchen hat.

Im Interesse des Dienstes liegt es nun sehr, daß für eine größere Anzahl der Güterexpeditionsbediensteten — der steten Vermehrung derselben entsprechend — Dienstwohnungen zur Verfügung stehen, da nur auf diese Weise dem begreiflichen Streben, auf andere Stationen (woselbst das Lästige des weiten Gangs zum Geschäfte wegfällt, auch billigere Privatwohnungen zu haben sind, als in Mannheim) versetzt zu werden und damit dem für den Dienst nachtheiligen steten Personenwechsel vorgebeugt wird.

Es ist daher die Erbauung eines weiteren Dienstwohngebäudes auf der Neckarspitze zur Unterbringung von vier Güterexpeditionsbeamten mit ihren Familien und mit Rücksicht auf die mit Eröffnung des Binnenhafens eingetretene Vermehrung der Weichenwärter und ständigen Arbeiter, von 8 solchen Bediensteten mit Familie in Aussicht genommen und kommen dafür die Kosten mit 24 000 M. + 33 200 M., zusammen 57 200 M., in Anforderung.

Zu §. 13. Wasserleitung in Mannheim.

Da in Mannheim eine städtische Wasserversorgung in Ausführung begriffen ist und das Wasser der bei den Bahnhofanlagen befindlichen Brunnen durchweg schlecht, als Trinkwasser zum Theil ganz ungenießbar ist, so sollte die Einführung der städtischen Wasserleitung in sämtliche Bahnhofgebäude in Aussicht genommen werden. Da indeß Unterhandlungen hierüber mit der Stadt zu einem Abkommen noch nicht geführt haben, kann der Aufwand hierfür nur annähernd festgestellt werden und kommen fürsorglich 20 000 M. hier zur Aufnahme.

Zu §§. 14 und 16. Geleiseerweiterung bei den Werkstätten, Erbauung eines weiteren Maschinenhauses.

Schon im Budget 1884/85 waren unter §. 14 für Geleiseerweiterung bei den Werkstätten 8 000 M. und unter §. 15 für ein weiteres Maschinenhaus 50 000 M. aufgenommen und genehmigt worden.

Wegen der damals schon schwebenden Projekte zum gänzlichen Umbau des Rangirbahnhofs mußten auch diese Herstellungen ausgesetzt werden, bis das neue Projekt für den Rangirbahnhof feststand. Dieses ist erst

im Laufe dieses Sommers festgelegt worden; durch dasselbe wird aber auch ein Theil des früher der Werkstätte zugewiesenen Platzes beansprucht und mußte daher der Entwurf für das neue Maschinenhaus und Geleise wesentlich geändert werden, wobei die seit 4 Jahren eingetretenen Aenderungen in den Betriebsverhältnissen berücksichtigt wurden.

Die Kosten für die Geleise stellen sich nach diesen neuen Ueberschlägen auf 18 000 *M.* und für das Maschinenhaus auf 70 000 *M.*, so daß unter Aufrechterhaltung der schon bewilligten Mittel Nachträge von 10 000 *M.* und 20 000 *M.*, im Ganzen 30 000 *M.*, anzufordern sind.

Zu §. 15. Ankauf von Gelände für Erweiterung der Werkstätte.

Da durch die Umgestaltung des Rangirbahnhofs die Möglichkeit, das Werkstättegebiet nach der Bahnseite hin zu erweitern, völlig ausgeschlossen ist, eine solche Vergrößerung aber in Folge des stets im Wachsen begriffenen Maschinen- und Wagensdienstes in nicht ferner Zeit unvermeidlich werden wird, so empfiehlt es sich, ein entsprechendes Grundstück durch Ankauf sich zu sichern.

Zu §. 17. Heidelberg, Schotterverladeplatz.

Die Verwendung des in den Dossenheimer Phosphorbrüchen gewonnenen Schotters findet Jahr für Jahr in größerer Ausdehnung statt; damit nimmt dann auch der Versandt dieses Materials auf dem Bahnhof in Heidelberg stetig zu. Dem hierwegen sehr umfangreichen Verladegeschäft entsprechen indeß die dermaligen Einrichtungen im Bahnhof durchaus nicht und ist Abhilfe im Interesse der Versender sowohl als auch der Betriebsverwaltung geboten.

Zu diesem Zwecke soll ein erhöhter Verladeplatz mit eigenem Zufahrtsgeleise hergestellt werden. Die Kosten für diese Herstellung einschließlich Gütererwerbs sind auf 44 500 *M.* veranschlagt.

Zu §. 18. Heidelberg. Die Herstellung von Fußgängerstegen bei den Niveauübergängen der Römerstraße.

Die Niveauübergänge für die Römerstraße in diesem Bahnhof bilden bei aller Aufmerksamkeit des Bewachungspersonals eine ständige Gefahr für das dieselben passirende Publikum. Nachdem auch noch ein neues Schulhaus in der Landhausstraße erbaut worden und in Folge dessen die fraglichen Uebergänge regelmäßig von zahlreichen Schulkindern benützt werden, ist eine einschneidende Verbesserung des bestehenden Zustandes nicht länger zu umgehen.

Da indeß die Nothwendigkeit eines späteren Umbaues des Heidelberger Bahnhofes schon jetzt in's Auge zu fassen ist, so empfiehlt es sich, eine solche Verbesserung nur in der einfachsten und billigsten Weise mit Beschränkung auf Sicherstellung des am meisten gefährdeten Fußgängerverkehrs herbeizuführen.

Es wird daher die Herstellung von Fußgängerstegen für die beiden Uebergänge, welche bei einem der-einstigen Bahnhofumbau leicht wieder abgebrochen und ohne allzu große Kosten an andern Stellen wieder aufgerichtet werden können, in Antrag und dafür ein Betrag von 42 600 *M.* in Anforderung gebracht.

Zu §. 19. Heidelberg, Dienstgebäude auf dem Rangirbahnhof.

Zur Unterkunft für die im Rangirbahnhof beschäftigten Güterdienstbeamten, Zugmeister, Stationsmeister, Bahnhof- und Güterarbeiter während der Dienstzeit soll an dem Westende dieses Bahnhofes ein Gebäude errichtet werden, wofür 6 500 *M.* in Anforderung kommen.

Zu §. 20. St. Ilgen, Erweiterung der Geleiseanlagen.

Die hier bestehenden Anlagen sind für den dortigen Verkehr, insbesondere in Zeiten der Transporte von Hopfenstangen und Rüben, unzulänglich und erscheint deren Erweiterung, bestehend in Verlängerung eines Ladegeleises und in Verbreiterung des Planums zur Gewinnung von Freiverladeplätzen dringend geboten. Für diese Herstellung einschließlich des Erwerbs von etwa 24 *Ar* werden 12 500 *M.* vorgeesehen.

Zu §. 21. Durlach, Errichtung eines Wohngebäudes für Weichenwärter.

Von den auf diesem Bahnhof eingestellten 15 Weichenwärttern befinden sich nur 2 im Genusse von Dienstwohnungen, die übrigen beziehen Wohnungsgeldentschädigungen von je 160 M.

Im Interesse des Dienstes liegt es, daß eine größere Anzahl dieser Bediensteten auf dem Bahnhofs Wohnung hat und nicht genöthigt ist, in allzugroßer Entfernung davon in Privathäusern sich einzumietzen. Es ist deßhalb die Erbauung eines Wohngebäudes und zwar zunächst für 4 Weichenwärter mit einem Aufwande von 22500 M. in Aussicht genommen.

Mit dieser Herstellung werden die Miethzinsentschädigungen mit $4 \times 160 \text{ M.} = 640 \text{ M.}$ in Wegfall kommen.

Zu §. 22. Karlsruhe, Herstellung eines Werkstätteschuppens.

Die Karlsruher Betriebswerkstätte hat durch den Bahnhofumbau eine Verkleinerung erlitten, während der Werkstättedienst einen erheblichen Zuwachs aufweist. Es ist daher unumgänglich nöthig, zum Ersatz eines Theils des verlorenen Werkstätterraumes, insbesondere der Lokomotivmontirung, und zur Beseitigung des Mißstandes, wornach 3. Rt. Revisionen im Freien vorgenommen werden müssen, einen Schuppen zu errichten;

dessen Kosten belaufen sich auf	15 000 M.
die Entleerungsgruben dazu auf	5 300 "
und die Einrichtung auf	3 300 "

Dieser Schuppen würde im Wesentlichen als Revisionswerkstätte dienen und mit zwei Lokomotivständen versehen sein. Darin würden kleinere Reparaturen an Maschinen und Tendern vorzunehmen und die für die Sicherheit so nöthige Regulirung der Federspannungen durchzuführen sein.

Hierzu ist zu bemerken, daß der Aufwand für Herstellung der zu den Werkstätteanlagen gehörigen Geleise zum Aufstellen von Radfäßen und Fahrzeugen, weil es sich im Wesentlichen um Ersatz der vorhandenen, wegen des projektirten Neubaus aber zum Abbruch kommenden Geleise handelt, mit 8 500 M. unter §. 11 der Ausgabe des Werkstätten-(Betriebs-)Stats eingestellt wurde.

Zu den §§. 23, 25, 28, 36 und 48. Vergrößerung der Speisungseinrichtungen in Karlsruhe, Dos, Bühl, Müllheim und Engen.

Mit der Vermehrung der Zahl der Züge und der steigenden Belastung derselben wachsen auch die Bedürfnisse nach Speisewasser; so lange als möglich wurde durch Ueberschicht-Arbeiten und Aushilfen auszukommen gesucht. Allein die Grenze ist nunmehr erreicht, wo der Betrieb unökonomisch wird und der nöthigen Sicherheit entbehrt. Vergrößerungen einzelner Speisestationen sind daher unabweisbar und müssen für die Stationen Karlsruhe, Müllheim, Dos, Bühl und Engen solche ausgeführt werden, wodurch im Ganzen 34200 M. erforderlich werden.

Der Aufwand für Veränderungen an den bestehenden Einrichtungen, welche aus Anlaß dieser Erweiterungen vorzunehmen sind, einschließlich des Ersatzes für ältere Theile durch neue hat unter §. 42 des Betriebsbudgets Berücksichtigung gefunden.

Von dem Gesamtaufwande mit 44200 M. entfällt

auf die Station	auf die Betriebskasse	auf den Baufond
Karlsruhe 20 000 M.	5 000 M.	15 000 M.
Dos 1 500 "	— "	1 500 "
Bühl 5 200 "	— "	5 200 "
Müllheim 7 500 "	— "	7 500 "
Engen 10 000 "	5 000 "	5 000 "
<hr/>	<hr/>	<hr/>
44 200 M.	10 000 M.	34 200 M.

Zu §. 24. Ettlingen, die Erbauung eines Wohngebäudes für einen Weichenwärter und einen Assistenten.

Von den hier stationirten und wegen Einmündung der Ettlinger Stadtbahn trotz der Erstellung der Centralweichenanlage nicht zu vermindern 3 Weichenwärtern hat einer keine Wohnung. Die weite Entfernung von der Stadt, wo derselbe eine Privatwohnung suchen muß, hat unvermeidlich dienstliche Mißstände im Gefolge. Das Gleiche ist indeß auch bei dem Assistenten der Fall, welcher den Stationsvorstand zu vertreten hat.

Es ist daher beabsichtigt, ein Wohngebäude zu erstellen für einen Assistenten und einen Weichenwärter und wird hiefür ein Betrag von 11000 M. eingestellt.

Zu §. 26. Doss, Wagenremise und Geleise dazu.

Zur Unterbringung der besseren Personenvagen, namentlich fürstlicher Salonwagen, welche vielfach in größerer Anzahl hier für den von Baden ausgehenden Fahrdienst bereit gehalten werden müssen, reichen die dermaligen Remisen nicht aus; auch entsprechen diese in ihrer Höhe und Länge solchen Wagen nicht und konnte schon die Aufnahme gewöhnlicher, mit Bremsvorrichtung versehener Personenvagen darin nur dadurch ermöglicht werden, daß die Geleise tiefer gelegt wurden, als die übrigen Bahnhofsanlagen, wodurch aber wieder das Verbringen der Wagen in die Remise und aus derselben auf die Schiebebühne erschwert wird.

Es ist daher die Erbauung einer weiteren neuen Wagenremise in Aussicht und zu diesem Zwecke ein Betrag von 18900 M. (11600 M. das Gebäude und 7300 M. die Geleise) hier aufgenommen.

Zu §. 27. Bühl, Ueberholungsgeleise und Geländeerwerbung.

Nach den Verkehrsverhältnissen, wie sich solche hier gestaltet haben, und voraussichtlich sich fernerhin noch ausbilden werden, wird wohl in wenigen Jahren zu einer umfassenden Erweiterung der Bahnhofsanlagen geschritten werden müssen. Eingehende Prüfung der Bedürfnisse hat indeß ergeben, daß durch Ausführung der für das Rechtsfahren in Aussicht stehenden Aenderungen in Verbindung mit Herstellung eines Ueberholungsgeleises ein Zustand geschaffen werden würde, der einstweilen noch auf mehrere Jahre hinaus ausreicht.

Es wird daher hier der Aufwand für das Ueberholungsgeleise mit 31 000 M.
ferner aber auch für die später gebotene Erweiterung fürsorglich noch ein weiterer Betrag von . . . 9 000 „
aufgenommen, aus welchen die Kosten für die hiezu erforderlichen Grunderwerbungen geschöpft werden sollen.

Zusammen 40 000 M.

Zu §. 29. Appenweier, Postgebäude.

Das Kaiserliche Postamt im dortigen Bahnhof ist seither im vormaligen Stationsgebäude — indeß hinsichtlich seiner dienstlichen Bedürfnisse nur nothdürftig — untergebracht und bedarf dringend einer Erweiterung seiner Räumlichkeiten. Eine solche in der von der Postbehörde gewünschten Ausdehnung ist aber nur durch Errichtung eines besonderen Postgebäudes ausführbar. Der Aufwand dafür ist auf 22000 M. veranschlagt und steht daraus ein Miethzins von 1556 M. zu erwarten. Die seither der Post überlassenen Eisenbahnlokalitäten werden dann für Zwecke des Eisenbahnbetriebes, speziell für Dienstwohnungen wieder verfügbar werden.

Zu §. 30. Offenburg, Aufenthaltlokalitäten.

Auf dieser Station fehlt es an Aufenthalts- und Uebernachtlokalitäten für das zahlreiche Fahrpersonal. Es befinden sich dieselben dermalen in Anbauten der Maschinenhäuser in nach Lage und Beschaffenheit und dem Ruhebedürfniß der Bediensteten wenig entsprechender Weise. Ferner mangelt hier ein Raum für das Bureau des Bahnmeisters.

Es soll nun für diese Raumbedürfnisse an der Hammersweierer Straße ein Neubau mit einem auf 15000 M. veranschlagten Aufwand erstellt werden.

Zu §. 31. Offenburg, Materiallagerplätze.

In Folge der in den letzten Jahren zur Ausführung gelangten Aenderungen und Vervollständigungen der Geleiseanlagen und des Baues neuer Werkstätten wurden die Lagerräume für Materialien des Magazins-

und bautechnischen Dienstes der Art eingeschränkt, daß sie für die hier sich ansammelnden Materialquantitäten nicht mehr ausreichen und die Nothwendigkeit vorliegt, weitere Lagerflächen zu beschaffen.

Der Aufwand für den Grunderwerb hierzu und für die Herstellung des Planums, der Einfriedigung und der zugehörigen Geleiseanlagen ist auf 16 000 M veranschlagt.

Zu §. 32. Denzlingen, Umbau einer Weichenwärterswohnung in eine Bahnmeisterswohnung.

Für den Bahnmeister des bezüglichen Distrikts ist zur Zeit eine Dienstwohnung nicht verfügbar; eine solche kann indeß durch Umwandlung einer daselbst befindlichen Weichenwärterswohnung, die als solche entbehrlich ist, beschafft werden. Die hierfür erforderlichen Herstellungen, wodurch ermöglicht wird, daß der Bahnmeister inmitten seines Dienstbezirks seinen Wohnsitz erhält, erheischen einen Aufwand von 5 900 M.

Zu §. 33. Freiburg, weiteres Maschinenhaus.

Die in diesem Bahnhof vorhandenen Maschinenhäuser reichten schon früher nicht aus. In Folge der Eröffnung des Betriebs der Hölenthalbahn ist nun aber die Unzulänglichkeit eine so weitgehende geworden, daß baldige Abhilfe geboten erscheint, und der Mißstand, wonach eine größere Anzahl von Maschinen während der Nacht im Freien stehen muß, thunlichst beseitigt wird. Es sollen daher sechs weitere Stände beschafft werden, für welche ein Ringmaschinenhaus projektirt ist, dessen völliger Ausbau auf 15 Stände aber erst in späteren Jahren je nach Bedarf nach und nach zur Ausführung zu gelangen hätte.

Der Aufwand beträgt einschließlich der Geleise und der Drehscheibe 64 000 M.

Zu §. 34. Neubau einer Versandtgüterhalle in Freiburg.

Die Räume der Versandtgüterhalle in Freiburg haben sich seit einer Reihe von Jahren als unzulänglich erwiesen. Das Bedürfniß nach Vergrößerung derselben hat seit Eröffnung der Hölenthalbahn eher zu- als abgenommen und nunmehr einen solchen Grad erreicht, daß das Hinausschieben der bezüglichen Arbeiten nicht mehr thunlich erscheint.

Statt der Vergrößerung der bestehenden Versandtgüterhalle ist beabsichtigt, eine neue große Versandtgüterhalle im Anschluß an die Empfangsgüterhalle und nördlich von derselben zu erbauen. Die Zusammenlegung der beiden Güterhallen ist im dienstlichen Interesse dringend wünschenswerth, weil dadurch einerseits die leichtere Ueberwachung des gesammten Dienstes und die bessere Ausnutzung der vorhandenen Arbeitskräfte ermöglicht, andererseits aber das Manövergeschäft wesentlich erleichtert und in Folge dessen das Ladegeschäft beschleunigt, sowie das Transportmaterial rascher umgesetzt wird.

Die seitherige Versandthalle würde künftig für die Abfertigung des Eilguts und, soweit Raum verfügbar, für die Lagerung von Gütern dienen.

Da durch die Ueberbauung des Platzes nördlich von der Empfangsgüterhalle ein großer Theil der für den Wagenladungsverkehr bestimmten Geleiseanlagen beseitigt wird, so muß hiefür Ersatz geschaffen werden, zu welchem Zweck weitere Ladegeleise sowohl auf der Ostseite des Bahnhofs im Anschluß an die Versandtgüterhalle, als auch auf der Westseite vorgesehen sind.

Der Aufwand für diese Erweiterung und Veränderung der Güterhallen und zugehörigen Geleise etc. ist auf 150 000 M. angeschlagen.

Die hierunten bezifferten Kosten für Veränderung, Verlegung und Veretzung schon bestehender Anlagen sind bereits im Betriebsbudget und zwar unter §. 39 mit	7 500 M.
§. 40 mit	500 "
§. 41 mit	3 900 "
zusammen mit	11 900 M.
Uebertrag	150 000 M.

	Uebertrag	150 000 M.
für jedes der beiden Budgetjahre, somit für die beiden Jahre mit		23 800 "
vorgesehen, und werden daher hier nur		126 200 M.

eingestellt.

Zu §. 35. Erbauung von Dienstwohngebäuden in Freiburg.

Abweichend von der sonst auf der ganzen Bahn zulässigen Zuweisung von Dienstwohnungen an die Bezirksbeamten und Vorstände der Stationen, konnten seither in Freiburg weder dem Maschineninspektor noch dem Vorstand der Bahnverwaltung Dienstwohnungen zugewiesen werden, weil es dort an hierzu verfügbaren Räumlichkeiten gänzlich mangelte.

Diesem Mangel soll nun durch Erbauung eines Dienstwohngebäudes, worin auch eine Wohnung für den in neuerer Zeit dort stationirten Bahnmeister unterzubringen wäre, mit einem Aufwande von . . . 47 000 M. abgeholfen werden.

Zu den §§. 37, 41, 47 und 49. Erbauung neuer (definitiver) Aufnahmsgebäude in Haltingen, Schlierbach, Billingen und Sauldorf.

Wegen dieser Herstellungen wird auf die Begründungen zu §. 71 des Betriebsbudgets unter D. B. 3, 7, 8 und 9 Bezug genommen, wornach

für	die Gesamtkosten betragen. M.	und zu schöpfen sind:	
		aus Betriebs- mitteln. M.	aus dem Baufond. M.
Haltingen	45 000	8 900	36 100
Schlierbach	38 200	22 200	16 000
Billingen	182 000	40 000	142 000
Sauldorf	42 000	9 700	32 300
zusammen	307 200	80 800	226 400

Bei Schlierbach treten noch die Kosten für Herstellung einer Zufahrtsstraße zum neuen Gebäude mit 6 700 M. hinzu.

Zu §. 38. Singen, Aufstellung eines zweiten Gasometers.

Bei dem Gaswerk in Singen besteht dermalen nur ein Gasometer. Störungen im Betrieb stehen immer zu befürchten, sobald die einzige Vorrichtung dieser Art länger im Gebrauch und schadhast wird. Es soll daher hier, gleich wie dies bei den andern vier Gaswerken der Eisenbahnverwaltung schon geschehen ist, noch ein zweites Gasometer aufgestellt werden, was um so dringlicher erscheint, als der vorhandene Gasometer demnächst einer Hauptreparatur unterzogen werden muß.

Die Erstellung eines Gasometers erfordert einen Aufwand von 12 000 M.

Zu §. 39. Konstanz, Grunderwerb zur Stationserweiterung.

Für die im Bahnhof Konstanz gebotenen Veränderungen und Erweiterungen sind die erforderlichen Mittel unter §. 71 des Betriebsbudgets Ziffer 6 mit 70 000 M. vorgesehen.

Der Aufwand für das hierwegen zu erwerbende Gelände, welcher sich für den Bau fond eignet, wird hier mit 15 000 M. eingestellt.

Zu §. 40. Neckarau, Erweiterung der Geleiseanlagen.

Zur Bewältigung des in den letzten Jahren ganz bedeutend gewachsenen Güterverkehrs reichen die vor-

handenen Geleise nicht mehr aus, und ist eine Erweiterung dieser Anlagen geboten, für deren Ausführung 13 700 *M.* hier eingestellt werden.

Zu §. 42. Neckarelz, Erweiterung der Stationsanlagen.

Für die Abfertigung sowohl der Personenzüge als auch der Güterzüge bestehen hier große Schwierigkeiten, die im Wesentlichen auf den Abmangel der nöthigen Anzahl von Anfahrtsgeleisen und den gehemmten Zugang zur Drehscheibe während des Zusammentreffens mehrerer Züge zurückzuführen sind und, zumal bei unvermeidlichen kleinen Unregelmäßigkeiten, im Laufe der Züge unliebbare Verspätungen nach sich ziehen.

Abhilfe ist dringend geboten, umsomehr, als die hierwegen nothwendige Bervollständigung der Geleiseanlagen unbedingt noch vor der Ausführung der Zentralweichenstellung, die nicht länger verschoben werden kann, vor sich gehen muß.

Die Bervollständigung der Anlage soll bestehen:

in der Schaffung eines weiteren Anfahrtsgeleises und

in Erstellung vollständig getrennter Ein- und Ausfahrtswege für die Züge nach Mosbach, Jagstfeld und Medesheim,

sodann zur Ermöglichung pünktlicher Abfertigung der Güterzüge in Verlängerung einiger Geleise.

Die Kosten sind auf 52 000 *M.* veranschlagt.

Zu §. 43. Wimpfen, Erweiterung der Geleiseanlagen.

Die Beschränktheit der Ladegeleise erfordert allzuhäufig Wagenverschiebungen auf weite Strecken und veranlaßt damit Verspätungen und Unkosten.

Durch Einlegung einer weiteren Geleiseverbindung mit einem Aufwand von 3 800 *M.* soll diesem Mißstande abgeholfen werden.

Zu §. 44. Tauberbischofsheim, Erweiterung der Geleiseanlagen.

Seit Eröffnung der Wertheim-Lohrer Bahn hat sich der Wagenladungs-, namentlich der Kohlenverkehr sehr wesentlich gehoben. Auch steht eine weitere Zunahme dieses Verkehrs in Aussicht. Zur Vermeidung von Hemmungen im Verladegeschäft, welche bei den beschränkten, einem solchen Verkehre nicht mehr entsprechenden Anlagen eintreten müssen, soll ein weiteres Geleise erstellt und der Lagerplatz vergrößert werden, wofür 5 600 *M.* zur Aufnahme gelangen.

Zu §. 45. Wertheim, Erweiterung der Bahnhofsanlagen.

Die dem Wagenladungsverkehr dienenden Anlagen entsprechen dem Umfange desselben nicht mehr und müssen daher eine Erweiterung erfahren, welche mittelst Verlängerung eines Geleises und der Zufahrtsstraße und Herstellung eines Wendeplatzes für Landfuhrwerke mit einem Aufwande von 9 600 *M.* bewerkstelligt werden soll.

Zu §. 46. Haslach, Erweiterung der Geleise.

Der Verkehr hat hier in den letzten Jahren eine nicht unerhebliche Steigerung, namentlich in Vieh und landwirthschaftlichen Erzeugnissen, erfahren, so daß der schon früher fühlbare Platzmangel sich um so empfindlicher geltend macht.

Dem Mißstande soll durch Einlegung einer weiteren Abstellspur mit einem Aufwand von 4 000 *M.* abgeholfen werden.

Zu §. 50. Wohnungen für Niederbedienstete.

Immer noch fehlt es an Dienstwohnungen für dasjenige Dienstpersonal, dessen Unterbringung innerhalb oder zunächst der Bahnhöfe und Stationen vorzugsweise im Interesse der Betriebsverwaltung liegt. Um dem

vorhandenen Bedürfnisse zu entsprechen, müßte nach den vorliegenden begründeten Anträgen ein Aufwand für Erstellung von Wohngebäuden nebst Zubehör im Betrage von 161 700 *M.*
 beziehungsweise nach Absetzung des bereits oben unter den §§. 12, 21, 24 und 32 bei den einzelnen Stationen speziell angeforderten größeren Beträge mit 96 600 „
 restlich von 65 100 *M.*
 in Aussicht genommen werden; unter Beschränkung auf den dringendsten Bedarf wird dafür hier mit der Bestimmung zur Verwendung für Erstellung einer Anzahl Weichenwärterhäuser nebst Oekonomiegebäulichkeiten eine Bauschsumme von 34 000 *M.* eingestellt.

Den weiteren Bedürfnissen soll in künftigen Budgetperioden Rechnung getragen werden.

Zu §. 51. Mannheim, Einrichtung der elektrischen Beleuchtung für den Personen- und Rangirbahnhof.

Gelegentlich des schon im Budget 1886/87 beschlossenen Umbaus des Rangirbahnhofes in Mannheim muß auch das gesammte Rohrnetz für die Gasbeleuchtungseinrichtung herausgenommen und neuverlegt werden; auch müssen alle Kandelaber ersetzt werden, da die neue Geleiseintheilung von der bisherigen wesentlich abweicht und namentlich die Niveauverschiedenheit der Geleise eine Erhaltung der bisherigen Rohrstränge, auch wenn man solche unter den neuen Geleisen wollte liegen lassen, unmöglich macht.

Diese Verlegung beziehungsweise Verfertigung würde aber sehr bedeutende Kosten verursachen; auch würde eine erhebliche Vermehrung der Kandelaber zur Herbeiführung einer besseren Beleuchtung nicht zu umgehen sein, wofür ebenfalls bedeutende Kosten zu erwarten ständen. Es erscheint daher angezeigt, statt der unter allen Umständen ungenügenden Gasbeleuchtung die elektrische Beleuchtung einzuführen, mit welcher im Karlsruher Bahnhof seit Jahren die befriedigendsten Ergebnisse erzielt worden sind. Die Kosten für die Herstellung dieser Einrichtung einschließlich einer die genügende Reserve bietenden Maschinenstation berechnen sich auf 300 000 *M.*, von welchem Posten allerdings der Werth der Materialien von der aufzuhebenden Gasbeleuchtungseinrichtung in Abzug zu bringen wäre. Diese Materialien könnten veräußert oder, was besser und empfehlenswerther wäre, aufbewahrt und zu den fortwährend an einzelnen Orten im Gang befindlichen Vergrößerungen bestehender Rohrnetze u. verwendet werden.

Der jährliche Gasverbrauch im Personen- und Rangirbahnhof in Mannheim beziffert sich trotz der ganz ungenügenden Beleuchtung auf 235 000 cbm, wofür bei dem neuerdings auf 12,6 *S.* per cbm ermäßigten Preis der Geldaufwand sich auf 29 610 *M.* beläuft. Hierzu treten dann noch die Kosten für Bedienung und Unterhaltung der Einrichtung, welche etwa 4 000 *M.* bis 5 000 *M.* betragen. Allerdings würde der Preis sich in Zukunft wohl noch weiter ermäßigen. Noch weiter könnte der Aufwand durch Errichtung eines eigenen Gaswerks vermindert werden. Allein was hierbei gewonnen würde, gieng zum größten Theil durch die Vermehrung der Lichter wieder verloren und nie würde mit Gas die gleich gute Erhellung zu erzielen sein, wie mit elektrischem Lichte. Auch würde ein eigenes Gaswerk nahezu ebensoviel kosten wie die ganze elektrische Einrichtung, wozu dann noch die Kosten für die Neulegung der vorhandenen Einrichtung und Vermehrung kämen.

Dagegen wird die elektrische Beleuchtung eine so ausgiebige Beleuchtung mit Kosten in der Höhe des bisherigen Aufwandes ergeben, daß der Dienst mit erhöhter Sicherheit für Personal und Material geführt werden kann; diese möglichste Verbesserung beziehungsweise Vervollkommnung der Beleuchtung aber ist namentlich für das neue Rangirsystem von größter Wichtigkeit, welches im Mannheimer Bahnhof nunmehr eingerichtet wird.

Zu §. 52. Signalapparate und Läutewerke.

Die Durchführung der Distanzapparate, besondere Apparate für das Fahren in Stationsdistanz, ist bei dem sehr gewachsenen Verkehr von größter Wichtigkeit für die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Fahrdienstes. Nachdem in den verflossenen Jahren die Hauptbahn bis Waldshut, ein Theil der Oberrheinbahn und die

Rheinthalbahn, ferner die Kehlerbahn mit diesen Apparaten belegt ist, sollen nunmehr noch der Rest der Hauptbahn und der Odenwaldbahn, die Schwarzwaldbahn, die Maxauer Linie und die Strecke Bruchsal-Bretten damit eingerichtet werden, wofür 50 000 *M.* erforderlich sind.

Für Vermehrung der sonstigen Signaleinrichtungen, wie Läutewerke, Blockapparate *cc.*, sind dann noch weitere 10 000 *M.* vorzusehen.

Zu §. 53. Telegraphenapparate.

Zur weiteren Entwicklung des Bahntelegraphennetzes, insbesondere zur Vermehrung der Telegraphenapparate, wird hier eine Bauschumme von 6 000 *M.* eingestellt.

Zu §. 54. Telephonanlagen.

Zur Ermöglichung einer sehr wünschenswerthen rascheren Abwicklung der Geschäfte mittelst erleichterten Verkehrs unter den verschiedenen Dienstzweigen sollen nach und nach auf den größeren Stationen Telephon-einrichtungen erstellt werden.

Zunächst sind solche Einrichtungen für zwei Stationen in Aussicht genommen, und gelangt hierfür ein Betrag von 10 000 *M.* in Ansatz.

Ferner werden hier die Mittel für Schaffung einiger einzelnen Telephonverbindungen auf anderen Stationen vorgeesehen *cc.* 2 000 „

Zusammen 12 000 *M.*

Zu §. 55. Anlage von zentralen Weichen- und Signalstellungen.

Unter Bezugnahme auf §. 75 des letzten Baubudgets wird hier ein weiterer Betrag von 780 000 *M.* eingestellt und zur näheren Begründung dieser Anforderung sowie der Mittel, welche zur allgemeinen Einführung dieser Einrichtung überhaupt in den kommenden Jahren noch erforderlich sind, wird erläuternd bemerkt:

Nach der im Baubudget für 1884/85 zu §. 60 gegebenen Erläuterung sollte sich der Gesamtaufwand für die Durchführung der eigentlichen Einrichtung zur zentralen Weichen- und Signalstellung auf den badischen Bahnen, wie solche zunächst für sämtliche Stationen der als Vollbahnen betriebenen Linien, soweit auf denselben Weichen gegen die Spitze befahren werden, in Aussicht beziehungsweise Ausführung genommen ist, auf 2 400 000 *M.* belaufen.

Dabei war ferner, für durch diese Errichtungen bedingte Geleiseverlegungen, insbesondere für Einlegen neuer Weichen ein aus Betriebsmitteln zu bestreitender Betrag von 800 000 „ vorgeesehen, wonach sich die Gesamtkosten für beiderlei Arbeiten auf 3 200 000 *M.* berechnen würden.

Nachdem von ersterer Summe von 2 400 000 *M.* für die Baubudgets 1884/85 600 000 *M.*, 1886/87 700 000 *M.* und 1888/89 780 000 *M.* zur Verwendung vorgeesehen sind, so würde für Vollendung dieser Arbeiten nach Ablauf der Budgetperiode 1888/89 noch ein Betrag von 320 000 *M.* zur Verfügung stehen, während aber nach neuerer annähernder Berechnung diese Vollendung noch einen Aufwand von 1 200 000 *M.* erfordern wird.

Zur Erläuterung des hiernach erwachsenden Mehraufwands von 880 000 *M.* wird bemerkt:

Obiger Berechnung des Kostenaufwands für die eigentliche Einrichtung zur zentralen Weichen- und Signalstellung im Betrage von 2 400 000 *M.* lagen die Erfahrungen zu Grunde, welche bei Anlagen dieser Art bis dahin auf den diesseitigen Bahnen gemacht worden waren. Es war hiernach gleicher Umfang, sowie gleiche Ausführungsart der Einrichtung vorausgesetzt, wie solche zu jener Zeit im Allgemeinen üblich waren.

Es haben indessen die Verhältnisse auf diesem noch neuen Arbeitsgebiet durch erhöhte Anforderungen an die Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Dauerhaftigkeit solcher Einrichtungen in rascher Folge wesentliche

Änderungen erfahren: Es hat sich das Bedürfniß ergeben, zur Erhöhung der Betriebssicherheit, sowie zur Vereinfachung der Weichenbedienung hinsichtlich der Einbeziehung von Weichen in die Stellwerke weiter zu gehen, beziehungsweise eine größere Zahl von Weichen zur zentralen Bedienung einzurichten; ferner hat es sich als nothwendig erwiesen, zu den bis dahin ausschließlich verwendeten Einfahrtssemaphoren auch Ausfahrts-signale in erheblicher Zahl hinzutreten zu lassen, für welche gleiche Verbindung mit den Stellwerken und in diesen selbst gleiche Einrichtung zu schaffen ist, wie für die Einfahrtssemaphoren.

Im Weiteren mußten zur Erzielung freierer Benutzungsfähigkeit der Geleiseanlagen für die Zugfahrten zahlreichere verriegelte Fahrstraßen vorgesehen werden. Endlich haben auch die Geleiseanlagen selbst auf einer Anzahl Stationen erhebliche Erweiterungen erlitten, welche selbstredend auch eine größere Ausdehnung der hier in Rede stehenden Einrichtungen bedingen.

Damit Hand in Hand giengen erhebliche Vervollständigungen und Verbesserungen der einzelnen Einrichtungsbestandtheile: die Stellwerke selbst erfuhren durchgreifende Umgestaltung, die Gestänge und Weichenspienverschlüsse wurden verbessert, letztere vollständig umgestaltet und an Stelle der bisher aus Holz und Beton hergestellten Kanäle der in großem Umfange unterirdisch zu führenden Gestänge und Drahtzüge, sind solche vollständig aus Eisen getreten.

Alle diese Umstände hatten in mehr oder weniger hohem Grade Vertheuerungen der Anlagen zur Folge, welche in obigem Mehrbetrag von 880 000 M. ihren Ausdruck finden.

Diesem Mehraufwand steht indessen ein Minderaufwand für die aus Betriebsmitteln zu bestreitenden Geleiseverlegungen, Einlegen neuer Weichen, wofür nach obigem 800 000 M. vorgesehen waren, gegenüber, welcher nach den bisherigen Erfahrungen 300 000 M. betragen wird, so daß sich der Gesamtmehraufwand von 880 000 M. auf 580 000 M. vermindert.

Hiebei muß noch angeführt werden, daß weiterer zur Zeit noch nicht näher zu bestimmender Aufwand für Anlagen zur zentralen Weichen- und Signalstellung noch erwachsen wird:

1. Durch die neuen Bahnlinsen Leopoldshöhe-Lörrach, Schoppsheim-Säckingen und Weizen-Zimmendingen und zwar einerseits in Folge Erweiterung der Anschlußbahnhöfe der bestehenden Bahnlinsen, andererseits durch die Einrichtungen auf den Stationen der neuen Linsen selbst und ferner, weil nunmehr auch die Stationen der bisher sekundär betriebenen Strecke Oberlauchringen-Weizen mit solchen Einrichtungen ausgerüstet werden müssen.

2. In Folge davon, daß nach erfolgtem Ankauf der vorderen Wiesenthalbahn auch die bezüglichlichen Einrichtungen auf der Strecke Lörrach-Schoppsheim auf Kosten der Staatsbahnverwaltung zu erstellen sind.

3. Durch die Betheiligung an dem Einrichtungsaufwande mehrerer seitens der württembergischen Eisenbahnverwaltung eventuell mit Zentralanlagen zu versehenen württembergisch-badischer Wechselbahnhöfe.

Es bleibt schließlich noch zu erwähnen, daß durch die bis jetzt auf den badischen Bahnen erstellten Anlagen zur zentralen Weichen- und Signalstellung neben der Sicherung des Betriebs, auch eine nicht unerhebliche Ersparniß an Bedienungskosten der Weichen und Signale insbesondere auf den größeren Bahnhöfen erzielt worden ist, welche sich zur Zeit auf rund 66 500 M. jährlich beläuft.

Vorausgesetzt, daß die oben für 1888/89 angeforderten 780 000 M. genehmigt werden, bleibt für die Budgetperioden 1890—1891 und 1892 und 1893 noch ein Aufwand von 1 200 000 M. zu decken.

Zu §. 56. Lokomotiven und Tender.

Der Bestand an Lokomotiven ist gegenüber dem gesteigerten Verkehr ein ganz unzulänglicher, so daß weder für die Instandhaltung der Maschinen die nöthige Zeit vorhanden ist, noch eine genügende Reserve gehalten werden kann. Es müssen daher, um dem dringendsten Mangel abzuhelfen, neu bestellt werden:

15 schwere Güterlokomotiven	zu 38 000 M. =	570 000 M.
5 Lokalzugsmaschinen	zu 22 000 „ =	110 000 „
2 Zahnradmaschinen	zu 48 000 „ =	96 000 „

Zusammen . . . 776 000 M.

Ganz besonders unzulänglich erweist sich der Stand an Zahnradmaschinen, da bei dem zeitweise ein-

tretenden großen Verkehr oft alle fünf vorhandenen Maschinen gleichzeitig im Feuer sein müssen und dadurch eine geordnete Instandhaltung zur Unmöglichkeit wird.

Zu §. 57. Personenwagen.

1. Zur Ausrüstung der schnell fahrenden Züge mit selteneren und kurzen Aufenthalten sollten mehr und mehr nur solche Wagen verwendet werden, bei denen von jedem Platz aus ein Abort zu erreichen ist, da die Aufenthaltszeiten dem Publikum zum Besuche des Buffets freigelassen werden müssen. Die bis jetzt eingestellten derartigen Wagen haben sich sehr bewährt und sind mit Ursache der häufigeren Benützung so ausgerüsteter Züge.

Hierwegen sollen zunächst weitere 10 mit Abort versehene Wagen zu 16800 M. = . . . 168 000 M. beschafft werden.

2. Ferner sollen zur Erreichung eines genügenden Bestandes an Wagen für die Schwarzwaldbahn, welche zum Durchgang auf die Hauptbahn und auf Nachbarbahnen geeignet sind, 6 Durchgangswagen I./II. Klasse mit Abort zu 13 000 M. = 78 000 „ zur Anschaffung kommen.

3. Zur Ausführung der Arbeiter- und Lokalzüge sind mehr erforderlich: 9 Arbeiterwagen III. Klasse und 4 Lokalzugswagen, wofür hier die Mittel mit $9 \times 8 000$ M. = 72 000 „ und $4 \times 8 300$ M. = 33 200 „ eingestellt werden.

4. Wie an Maschinen, so mangelt es auch an Wagen für den Betrieb der Hüllenthalbahn ganz außerordentlich und mußten im abgelaufenen Sommer Wagen jeder Art und Beschaffenheit in diese Züge eingestellt werden, welche dann natürlich anderwärts fehlten. Zur gesicherten Durchführung des Betriebs sind daher folgende Wagen unumgänglich notwendig:

4 Wagen II. Klasse mit Durchgang ohne Zahradbremse zu 12 000 M. =	48 000 „
7 „ III. „ „ „ „ „ zu 8 000 „ =	56 000 „
2 „ III. „ „ „ mit „ zu 8 500 „ =	17 000 „
Gesamtsumme	
	472 200 M.

Zu §. 58. Güter- und Gepädwagen.

Trotz der sehr namhaften Vermehrung des Güterwagenparks in Folge der in Vollzug der Budgets für 1884/85 und 1886/87 geschehenen Anschaffungen haben die Jahre 1886 und 1887 einen fast ununterbrochenen und zeitweise sogar empfindlichen Wagenmangel an den Tag gebracht.

Es mußte deshalb nicht selten und mit Wirkung auf längere Perioden die Entladefrist aufs Aeußerste herabgesetzt werden. Mit derartigen Palliativmitteln ist indeß für die Dauer nicht durchzukommen. Auch ist wohl zu beachten, daß die Eröffnung des Binnenhafens in Mannheim zweifellos eine weitere Zunahme des Verkehrs zur Folge haben wird.

Wenn es nun auch nicht in Aussicht genommen werden kann, den Wagenpark durch Neubeschaffung auf eine solche Stärke zu bringen, daß zu keiner Zeit ein Mangel an Wagen sich fühlbar macht, so gebietet doch das Interesse der Verwaltung sowie jenes der Handeltreibenden des Landes, einem weiteren Anwachsen des Mißstandes thunlichst vorzubeugen und den bestehenden Mangel wenigstens abzumildern.

Es wird daher beantragt, anzuschaffen:

100 gedeckte Güterwagen mit Bremsen (mit Rücksicht auf das bestehende ungünstige Verhältniß zwischen bremsbaren und bremslosen Wagen) zu 3 500 M. =	350 000 M.
100 offene Güterwagen mit Bremsen (aus dem gleichen Grunde) zu 3 000 M. =	300 000 „
100 gewöhnliche offene Güterwagen ohne Bremsen zu 2 600 M. =	260 000 „
50 offene Güterwagen von 9 m Länge und 12 t Ladegewicht zu 3 000 M. =	150 000 „
1 Fahrrad-Gepädwagen	7 500 „
60 offene Kießwagen zu 2 100 M. =	126 000 „
Zusammen	
	1 193 500 M.

Bezüglich der letzterwähnten Anschaffung ist zu bemerken:

Schon seit einer Reihe von Jahren erweist sich der Bestand an Bahndienstwagen als unzulänglich. Es erklärt sich dies im Wesentlichen daraus, daß während die Länge der im Betrieb stehenden Bahnlinien bezw. der zu unterhaltenden Geseise erheblichen Zuwachs erfuhr, seit zwölf Jahren kaum eine Vermehrung dieses Transportmaterials eingetreten ist. Dieser Mangel wirkt einerseits hindernd auf die rechtzeitige Vornahme der Bahnunterhaltungsarbeiten, andererseits aber auch störend auf den Gütertransport, indem diesem offene Güterwagen, deren sich aushilfsweise zur Bahnunterhaltung zu bedienen ist, entzogen werden.

Es soll daher zur Beschaffung von 60 offenen Bahndienstwagen geschritten, denselben aber eine solche Form und Tragkraft gegeben werden, daß in Zeiten großen Güterverkehrs deren Verwendung zum Transport von Frachtgut thunlich wird.

Zu §. 59. Für Reservestücke zum Transportmaterial.

Mit der Vermehrung der Lokomotiven und Wagen muß eine Vermehrung der Reservestücke für dieselben Hand in Hand gehen, wofür hier 60 000 M. vorgesehen werden.

Zu §. 60. Gasbeleuchtungseinrichtung in den Wagen.

Wegen dieser Anforderung wird auf die Begründung zu §. 71 des Betriebsbudgets, woselbst als Ersatz für die seitherigen — nun in Abgang kommenden — Beleuchtungseinrichtungen $2 \times 60\,000\text{ M.} = 120\,000\text{ M.}$ vorgesehen sind, verwiesen.

Zu §. 61. Brückenwaagen.

Auf verschiedenen Güterstationen fehlt noch die Brückenwaage, mit welcher eigentlich jede ausgestattet sein sollte.

Für Verfehung von vier Stationen mit solchen werden hier 12 000 M. eingestellt.

Zu §. 62. Krabnen.

Fünf Güterstationen, welche zur Zeit Krabnen noch nicht besitzen, aber doch in neuerer Zeit einen Verkehr aufweisen, bei welchem der Abmangel eines solchen sich sehr fühlbar macht, sollen nun damit versehen werden.

Die Kosten dafür mit 2 400 M. für das Stück, im Ganzen mit 12 000 M. werden hier eingestellt.

Ferner kommen für einen weiteren Dampfkrabnen, welcher für den Hafenverkehr in Mannheim dringend erforderlich ist, 12 000 „ in Anforderung.

Zusammen 24 000 M.

Zu §. 63. Feuerlöschgeräthe und Hydranten.

Zur Vervollständigung der Ausrüstungen und Einrichtungen dieser Art auf verschiedenen Stationen wird hier noch eine Bauersumme von 3 000 M. vorgesehen.

Zu §. 64. Vollendung der maschinellen Einrichtungen der Hauptwerkstätte.

Die Hauptwerkstätte, welche i. B. auf einen Park von 400 Lokomotiven und 7 000 Wagen angelegt wurde, ist durch die Ergänzungsbauten in den letzten Jahren so vergrößert worden, daß sie auch für den jetzigen Park von 460 Lokomotiven und 8 300 Wagen und die in den nächsten Jahren zu erwartende Vermehrung

des Transportmaterials ausreichen wird, wenn die gewonnenen Räume nun auch mit der nöthigen Einrichtung versehen werden. Hierfür ist der Betrag von 111 000 *M.* vorzusehen.

Die daraus zu bestreitenden Aufwendungen sollen sich im Wesentlichen auf Vervollständigung der Dampfmaschinen und Heizungseinrichtung mittelst Vermehrung der Kessel und der Vervollständigung der Einrichtungen in den Schmieden, in der Räderwerkstätte und Dreherei erstrecken.

Es ist zu hoffen, daß nach Vollzug dieser geplanten Ausrüstungen weitere Bedürfnisse dieser Art in einer Reihe von Jahren sich nicht einstellen werden, sofern es sich nicht etwa um Ersatz für abgängige Einrichtungen handelt, wofür die Mittel im Budget für den Werkstättenbetrieb zu erscheinen haben.

Zu §. 65. Ergänzung der maschinellen Einrichtungen in den Betriebswerkstätten.

Mit dem Anwachsen des Verkehrs und des Maschinen- und Wagenparks werden auch an die Betriebswerkstätten stets größere Anforderungen gestellt und treten vielfach Bedürfnisse nach Ergänzung der Ausrüstung derselben auf. Da es sich hierbei meist um kleinere Einrichtungsgegenstände handelt, die sich zur Einzelaufzählung nicht eignen, wird hierfür ein Bauquantum von 20 000 *M.* vorgeesehen.

Zu §. 66. Lasten und Verwaltungskosten.

Hierfür werden 4 Prozent der veranschlagten Baukosten berechnet, somit aus 32 026 600 *M.* abzüglich:

- | | | |
|--|---------------------|-------------|
| 1. der Kaufschillinge für erworbene und noch zu erwerbende Bahnen nach §§. 5 und 6 mit | 3 100 000 <i>M.</i> | |
| 2. der Anschaffungskosten für Transportmaterial und Ausrüstungsgegenstände (§§. 56—59 und 61—65) | 2 671 700 " | 5 771 700 " |

somit restlich aus 26 254 900 *M.*
ein Betrag von 1 050 196 *M.*, rund 1 000 000 "
welcher hier ausgeworfen wird.

Aus dem Gesamtbetrag von 1 050 196 *M.*, rund 1 000 000 *M.*, werden unter Anderem auch die Ersparleistungen für Besoldungen und Gehalte an den Betriebsetat, welche in den §§. 1 und 2 A. des Betriebsbudgets auf 34 700 *M.* + 36 300 *M.* = 71 000 *M.*, somit für zwei Jahre auf 142 000 *M.*, berechnet sind, und die Remunerationen an Beamte und Bedienstete des Bahnbaues, wofür 40 000 *M.* in Aussicht genommen werden, geschöpft.

Budget
der
Eisenbahnschuldentilgungskasse
für die
Jahre 1888 und 1889.

Budget der Eisenbahnschuldentilgungs-

Einnahme.	1888.		1889.	
	fl.	sch.	fl.	sch.
1. Kassenverrat einschließl. des Wira-Guthabens bei der Reichsbankstelle dahier	800 000	—	700 199	64
2. Aktien in Kaufpanddarlehen und verzinslichen Kontokorrentdarlehen	5 000 000	—	5 000 000	—
3. Aktienzinsen	180 000	—	180 000	—
4. Reinertrag der Staatsbahn	14 988 348	fl.	14 118 858	—
zugleich jenseit der Bodenseebahnfahr	25 510	—	—	—
5. Anteil am Reinertrag der Rhein-Redarbahn	630 700	—	630 700	—
6. Ueberschuß als Anteil an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung zugunlich einer Kirchbauförderung	500 000	86	500 000	86
7. Zuschuß aus dem allgemeinen Staatshaushalt	2 750 000	—	2 750 000	—
8.agio auf Kutschen	550 000	—	350 000	—
9. Schuldentilgung	11 000 000	—	7 000 000	—
Summe der Einnahme	35 524 588	86	31 284 788	50

taffe für die Jahre 1888 und 1889.

Erläuterungen.	
Ja 1 und 2.	Die hier für 1888 eingebrachten Beträge entsprechen dem Stand auf 1. October 1887, welcher sich unter Berücksichtigung der Ja 1 und 2 für 1888 am 1. Januar 1888 anderweitig gleich bleiben wird. Die für 1888 eingebrachten Beträge haben insbesondere die unter Ja 2 in der Kategorie für 1888 zur Verfügung eingebrachten „Kassen und sonstige Mittel“.
Ja 3.	Die Beschreibungsarbeiten sind je nach der Art der Anlagen über längere Zeiträume mit 2%, 3% und 3% Prozent zu verfahren. Die Abschreibungsarbeiten sind bei den verschiedenen Anlagen mit 2% Prozent zu verfahren. Die Abschreibungsarbeiten sind bei den verschiedenen Anlagen mit 2% Prozent zu verfahren. Die Abschreibungsarbeiten sind bei den verschiedenen Anlagen mit 2% Prozent zu verfahren.
Ja 4 und 5.	Die eingebrachten Beträge sind bei verschiedenen Verhältnissen zu entnehmen.
Ja 6.	Zur als Anteil an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung an die Eisenbahnenverwaltung abzugeben. Die Ueberschüsse der Reichspost- und Telegraphenverwaltung sind bei den verschiedenen Anlagen mit 2% Prozent zu verfahren. Die Ueberschüsse der Reichspost- und Telegraphenverwaltung sind bei den verschiedenen Anlagen mit 2% Prozent zu verfahren.
Ja 7.	Zur als Zuschuß aus dem allgemeinen Staatshaushalt. Die Zuschüsse aus dem allgemeinen Staatshaushalt sind bei den verschiedenen Anlagen mit 2% Prozent zu verfahren. Die Zuschüsse aus dem allgemeinen Staatshaushalt sind bei den verschiedenen Anlagen mit 2% Prozent zu verfahren.
Ja 8.	Die Ueberschüsse der Reichspost- und Telegraphenverwaltung sind bei den verschiedenen Anlagen mit 2% Prozent zu verfahren. Die Ueberschüsse der Reichspost- und Telegraphenverwaltung sind bei den verschiedenen Anlagen mit 2% Prozent zu verfahren.
Ja 9.	Die Schuldentilgung ist bei den verschiedenen Anlagen mit 2% Prozent zu verfahren. Die Schuldentilgung ist bei den verschiedenen Anlagen mit 2% Prozent zu verfahren.



Budget der Eisenbahnschuldentilgungs-

Ausgabe.	1888.		1889.	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1. Ordentlicher Verwaltungsaufwand:				
a. Befehlungen	23 470	—	—	—
b. Besoldungsgeldbeschlüsse	2 720	—	—	—
c. Besoldungsgeldbeschlüsse	12 290	—	—	—
d. Besoldungsgeldbeschlüsse	1 040	—	—	—
e. Besoldungsaufwand:				
a. Pensionsanerkennung	2 000	—	—	—
b. Sonstiger Pensionsaufwand	2 150	—	—	—
f. Fortschaffungsaufwand:				
a. Postspesen	537	—	—	—
b. Frachtposten	23	—	—	—
c. Telegraphengebühren	4	—	—	—
d. Provisionen	15 410	—	—	—
e. Sonstige Ausgaben	1 100	—	—	—
2. Außerordentlicher Verwaltungsaufwand	60 654	—	60 654	—
3. Pensionsrückstellungen	13 813 120	22	13 833 933	30
4. Planmäßige Schuldentilgung	4 386 115	—	4 225 283	41
5. Rückzahlung von Verschüssen an die Amortisationskasse	4 494 000	—	—	—
6. Zinsaufwand	—	—	—	—
a. Aufrecht erhaltene Kredite	4 700 000	—	—	—
b. Neue Kredite	10 175 600	—	—	—
7. Rabatt	7 000 000	—	7 875 600	—
8. Kassen- und sonstige Mittelbehände	5 760 199	64	5 281 297	79
Summe der Ausgabe	35 024 588	86	31 284 788	50

taffe für die Jahre 1888 und 1889.

Erläuterungen.

Die 1. a. und b. Die hier angegebenen Beträge sind die Beträge bei im Budget Budget der Amortisationskasse (vgl. Anlage 1 zum Budget) bei den Amortisationsstellen bezugsnehmenden Beträgen.

Die 1. c. Die Beträge:

Die 1. d. Nach dem vom 1. Januar 1888 an in Kraft tretenden bayerischen Wechselgesetz sind die Beträge für die Tilgung von Amortisationsrückstellungen sowie die Zinsbeträge für den Zeitraum mit insgesamt 2 150 ℳ angegeben, während bei gleicher Stellung bei 1. d. die Beträge höher veranschlagt wurden, nämlich 2 150 ℳ.

Die 1. e. Die hier angegebenen Beträge stellen den durchschnittlichen Bedarf der Jahre 1888 und 1889 an der Tilgung der Kasse an bei den Amortisationsstellen mit 250 ℳ 1. d. enthalten.

Die 1. f. Der durchschnittliche Zinsfuß beträgt 3 200 ℳ und nach Wägung der Kasse mit 1. a. 1. g. für den Zeitraum von 1888 bis 1889.

Die 2. Die hier für die Tilgung der Kasse im Jahre 1888 und 1889 zu den Beträgen von 1889 61, von 1879 und 1868 von entsprechenden Zinsen veranschlagt. Es sind für diese Beträge 20 000 + 40 000 + 70 000, insgesamt 130 000 Beträge mit je 20 Zinsfuß von 1888 bis 1889 angegeben.

Die 3. Die Beträge sind auf Seite 6 und 7 entworfen und begründet.

Die 4. Die nach den einschlägigen Kassenbüchern in den Jahren 1888 und 1889 zu tilgenden Schuldentilgungen betragen:

C.-Z.	Beträge.	1888.		1889.	
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1.	5%ige Kassen von 1842	528 938	25	—	—
2.	4%ige Kassen beim Kaiser Bank-Conto von 1854	85 714	29	65 714	29
3.	4%ige Kassen von 1859/61	141 632	7	459 952	10
4.	4%ige Kassen von 1862/64	749 952	30	777 693	96
5.	4%ige Kassen von 1867	655 000	—	650 000	—
6.	4%ige Kassen von 1875	310 000	—	328 000	—
7.	4%ige Kassen von 1878	290 000	—	292 000	—
8.	4%ige Kassen von 1879	254 000	—	250 000	—
9.	4%ige Kassen von 1880	728 000	—	736 000	—
10.	Uebrig bei Verschüssen an Reichsbankkonten	305 182	—	305 182	—
	Insgesamt	4 386 115	—	4 225 283	41

Die 5. Die Rückzahlung von 4 494 000 ℳ an die Amortisationskasse zur Amortisationsstelle ist in dem Budget dieser Kasse begründet.

Die 6. Die angegebenen Beträge sind den Kassenbüchern entnommen.

Die 7. Die auf Seite- und sonstige Mittelbehände eingetragenen Beträge betragen die halbjährlichen Zinsen und Rücklagen.

Voranschlag der Passivzinse

D. 3.	Schuldtitel.	Zinssatz.	Stand auf 1. Januar 1888.		1888.		1889.	
			fl.	sh.	fl.	sh.	fl.	sh.
1.	Anlehen vom Jahre 1842	3 1/2	538 800 25	18 858	—	—	—	—
2.	Anlehen beim Kanton Basel Stadt von 1854	—	942 837 10	33 000	30 000	—	—	
3.	Anlehen vom Jahre 1859/61	4	24 836 087 83	993 095 70	976 027 56	—	—	
4.	1862/64	—	41 999 871	1 689 414	1 659 413 28	—	—	
5.	Prämienanlehen von 1867, Zins Prämien	—	29 040 000	1 161 000	1 145 400	—	—	
6.	Anlehen vom Jahre 1873	4	27 048 000	1 075 600	1 062 720	—	—	
7.	1878	—	27 929 000	1 116 800	1 105 000	—	—	
8.	1879	—	50 380 000	2 255 200	2 233 700	—	—	
9.	1880	—	83 708 000	3 348 240	3 319 120	—	—	
10.	1886	—	7 000 000	380 000	800 000	—	—	
11.	Vorschuss an Reichsstaatsrenten (unverzinslich)	—	915 492 97	—	—	—	—	
12.	Beiträge der Regierungen von Württemberg und Hessen zur Erbauung der Bahn von Mannheim nach Stuttgart	4	2 373 325 80	94 941	94 941	—	—	
13.	Vorschüsse der Regierung von Hessen zur Erbauung der Neckarthalbahn	3	4 285 714 28	128 571 43	128 571 43	—	—	
14.	Vorschuss der Amortisationskasse	4	28 000 000	1 120 000	1 120 000	—	—	
				13 513 120 72	13 883 953 30			

für die Jahre 1888 und 1889.

Erläuterungen.

- Zu 1. Das 3 1/2prozentige (alte) Anlehenanlehen vom Jahre 1842 im Betrage von 12 967 300 fl. wird auf 1. Juli 1888 mit 25 fl. 25 sh. abgetilgt und hat bereits vom 1. Juli 1888 ab kein weiteres Zinsen mehr bezogen.
- Zu 2. A. 5, 7, 8 und 9. Der Zinssatz für 1889 gegenüber dem Zinssatz für 1888 entspricht den in der Begründung des B. 4. „Badische Schuldenanleihe“ enthaltenen Tilgungsschätzungen für 1888. Die zum 3. September 1888 erzielten Zinsen sind auf den Tilgungssatz des betreffenden Jahres.
- Zu 6. Die Zinssätze für 1888 und 1889 entsprechen je dem Zinssatz und den jeweiligen Wechselkursen auf 1. Januar 1888 und beziehungsweise 1889, abzüglich des Zinssatzes und den je auf 1. Februar folgenden Zinssatzberechnungen.
- Zu 10. Bei Berechnung des Zinssatzes für 1888 und 1889 wurde vereinfacht, daß von den Schuldverschreibungen des kaiserlichen Reiches Reichens je dem auf 1. Januar 1888 folgenden Betrage von 7 000 000 fl. bereits Berechnung bei je den Zinssätzen von der Amortisationskasse und zur Berechnung des Zinssatzes über 5 und 6 der Rangfolge — zum je höchsten je vor:
- im I. Quartale 1888 5 000 000
 - „ II. „ 1888 6 000 000
 - „ I. „ 1889 4 000 000
 - „ II. „ 1889 5 000 000
- Der Zinssatz für 1888 beruht auf dem je folgt:
- 4 Prozent auf 7 000 000 fl. für 2 Quartale 280 000 fl.
 - 4 „ „ 5 000 000 „ „ 1 Quartale 100 000 „
- Insam für 1889:
- 4 Prozent auf 7 000 000 fl. + 5 000 000 fl. + 6 000 000 fl., zusammen mit 18 000 000 fl. für 2 Quartale 720 000 fl.
 - 4 Prozent auf 4 000 000 fl. für 1 Quartale 80 000 „
- Zu 12 und 13. Der Zinssatz bleibt unangetastet.
- Zu 14. Dies wurde bei der Begründung der Amortisationskasse auf den Betrag von 30 000 000 fl. je erzielten Zinsen bei der Amortisationskassensatzung je Grunde liegt.

Erträge

Erträge	
1. Ertrag aus dem Verkauf von...	100000
2. Ertrag aus dem Verkauf von...	200000
3. Ertrag aus dem Verkauf von...	300000
4. Ertrag aus dem Verkauf von...	400000
5. Ertrag aus dem Verkauf von...	500000
6. Ertrag aus dem Verkauf von...	600000
7. Ertrag aus dem Verkauf von...	700000
8. Ertrag aus dem Verkauf von...	800000
9. Ertrag aus dem Verkauf von...	900000
10. Ertrag aus dem Verkauf von...	1000000
11. Ertrag aus dem Verkauf von...	1100000
12. Ertrag aus dem Verkauf von...	1200000
13. Ertrag aus dem Verkauf von...	1300000
14. Ertrag aus dem Verkauf von...	1400000
15. Ertrag aus dem Verkauf von...	1500000
16. Ertrag aus dem Verkauf von...	1600000
17. Ertrag aus dem Verkauf von...	1700000
18. Ertrag aus dem Verkauf von...	1800000
19. Ertrag aus dem Verkauf von...	1900000
20. Ertrag aus dem Verkauf von...	2000000
21. Ertrag aus dem Verkauf von...	2100000
22. Ertrag aus dem Verkauf von...	2200000
23. Ertrag aus dem Verkauf von...	2300000
24. Ertrag aus dem Verkauf von...	2400000
25. Ertrag aus dem Verkauf von...	2500000
26. Ertrag aus dem Verkauf von...	2600000
27. Ertrag aus dem Verkauf von...	2700000
28. Ertrag aus dem Verkauf von...	2800000
29. Ertrag aus dem Verkauf von...	2900000
30. Ertrag aus dem Verkauf von...	3000000
31. Ertrag aus dem Verkauf von...	3100000
32. Ertrag aus dem Verkauf von...	3200000
33. Ertrag aus dem Verkauf von...	3300000
34. Ertrag aus dem Verkauf von...	3400000
35. Ertrag aus dem Verkauf von...	3500000
36. Ertrag aus dem Verkauf von...	3600000
37. Ertrag aus dem Verkauf von...	3700000
38. Ertrag aus dem Verkauf von...	3800000
39. Ertrag aus dem Verkauf von...	3900000
40. Ertrag aus dem Verkauf von...	4000000
41. Ertrag aus dem Verkauf von...	4100000
42. Ertrag aus dem Verkauf von...	4200000
43. Ertrag aus dem Verkauf von...	4300000
44. Ertrag aus dem Verkauf von...	4400000
45. Ertrag aus dem Verkauf von...	4500000
46. Ertrag aus dem Verkauf von...	4600000
47. Ertrag aus dem Verkauf von...	4700000
48. Ertrag aus dem Verkauf von...	4800000
49. Ertrag aus dem Verkauf von...	4900000
50. Ertrag aus dem Verkauf von...	5000000

