

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Vorlage des Budgets der Postverwaltung, der Eisenbahnbetriebsverwaltung, des Budgets über die umlaufenden Betriebsfonds der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung und des Budgets über das ...

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

Carlsruhe, den 14. Juni 1848.

Nr. 2202. Vorlage der Budgets der Post- und Eisenbahnbetriebs-Verwaltungen betreffend.

Seiner Königlichen Hoheit (zum Höchstpreislischen Staatsministerium) haben wir unterthänigst vorzutragen:

Die aus dem Hauptstaatsbudget ausgeschiedenen Budgets der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1848 und 1849 liegen nunmehr bearbeitet vor.

Sie bestehen aus folgenden Special-Budgets:

1. ordentliches Budget der Postverwaltung,
2. nachträgliches Budget der Postverwaltung,
3. außerordentliches Budget der Postverwaltung,
4. Eisenbahnbetriebsbudget für die ausschließlich badischen Bahnen,
5. Budget für die Main-Neckar-Eisenbahn,
6. Budget über die umlaufenden Betriebsfonds der Post- und Eisenbahnverwaltung,
7. Budget über das Eisenbahnbetriebs-Material, nebst einem Verzeichniß über die aufrecht zu erhaltenden Credite und der Nachweisung über die bis zum Schluß des Jahres 1847 für Betriebsmaterial gemachten Verwendungen.

Allen diesen Budgets sind die nöthigen Begründungen beigelegt.

Indem wir diese Arbeiten zur allerhöchsten Einsichtnahme ehrerbietigst übergeben, erlauben wir uns, zuvörderst einige erläuternde Bemerkungen über die Form dieser Budgets vorzutragen und sodann die Hauptergebnisse kurz zu besprechen.

Das Budget der Postverwaltung hat eine von den früheren Budgets abweichende Eintheilung erhalten, um Verhandlungen d. zweiten Kammer 1848. 48 Beilagenheft.

einstheils ein klareres Bild über den Postbetrieb zu geben und andertheils um die beiden Budgets des Transportdienstes der Form nach mehr in Uebereinstimmung zu bringen.

Die Ausgaben beider Budgets erscheinen nunmehr in drei Titel, I. Lasten, II. Verwaltungskosten und III. Betriebskosten eingetheilt.

Die Einnahmen der Post sind nach ihren verschiedenen Bestandtheilen mehr specificirt, bisher außer Rechnung gelassene Einnahmen und Ausgaben in den Etat ausgenommen, und die Trennung nach den beiden Hauptzweigen, Brief- und Fahrpost ist sowohl in der Einnahme als auch in der Ausgabe vollständig durchgeführt.

Bei dem Eisenbahnbetriebsbudget sind gleichfalls einige Abänderungen in der Eintheilung zweckmäßig erachtet worden, wovon die wesentlichen darin bestehen, daß die Kosten für den Expeditionsdienst von den Verwaltungskosten ausgehoben wurden und die Ausgaben, welche mehrere Dienstabtheilungen zugleich berühren, unter einer besonderen Abtheilung als allgemeine Betriebskosten zusammengefaßt wurden.

Bei der Besprechung des Inhalts der Budgets, wobei wir die oben angezeigte Reihenfolge einhalten werden, nehmen wir als Vergleichungspunkte das mit den Ständen vereinbarte letzte Budget von 1847 an, zu welchem Zweck wir in den Anlagen vergleichende Uebersichten dieser Budgets, nach dem alten Rubriken-system zusammengestellt, anfüllen. (Hierzu die Beilagen A. und B.)

Abschnitt I.

Postverwaltung.

§. 1.

Die Roheinnahme war für 1847 auf	1,044,490 fl.
festgesetzt. Für das Jahr 1848 ist sie es zu	1,127,306 "
und übersteigt daher ersteren Voranschlag um	82,816 fl.

Dieses Mehr ist theils eine wirkliche Steigerung der Einnahmen, theils hat es seinen Grund in einer veränderten Rechnungseinrichtung.

Die Ertragsvermehrung beträgt	44,871 fl.
woran die Briefpost mit	35,649 fl.
die Fahrpost mit	4,875 "
und die übrigen Einnahmen mit	4,347 "

Theil nehmen.

Die weitere Mehreinnahme von 37,945 "
besteht aus den Zustellgebühren, welche den Briefträgern und Bäckern als Gehaltstheil überlassen sind und die künftig durch die Rechnung geführt werden sollen.

In dem nachträglichen Budget erscheint kein Einnahmeposten.

§. 2.

Die Lasten, Verwaltungs- und Betriebskosten sind für 1848 zu	857,472 fl.
angenommen, wozu noch nach dem nachträglichen Budget	11,090 "
kommen. Dieselben betragen daher im Ganzen	868,562 fl.

Uebertrag	868,562 fl.
Der Budgettag für 1847 war dagegen nur auf	748,761 "
festgestellt und erscheint daher in der gegenwärtigen Budgetperiode ein Mehraufwand von	119,801 "
Rechnet man die von einer formellen Veränderung des Budgets herrührenden, einen durchlaufenden Posten bildenden Zustellgebühren mit	37,945 "
ab, so bleibt noch eine wirkliche Mehrausgabe von	81,856 fl.
Diese vertheilen sich auf Besoldungen, Gehalte und Tantiemen des Personals (bisherige Rubriken 2, 3, 4, 11 und 12) mit	16,731 "
auf Transportkosten (bisherige Rubrik 6)	62,901 "
auf die wandernde Post	11,090 "
zusammen	90,722 fl.
Bei den übrigen Rubriken ist dagegen ein Minderaufwand von	8,866 "
angenommen, nach dessen Abzug sich wieder obiges Mehr von	81,856 fl.

herausstellt.

Die Mehrausgabe für Gehalte der Dienstgehilfen und der niederen Angestellten ist durch die stete Ausdehnung des Dienstes und die dadurch bedingte Vermehrung des Personals veranlaßt worden. Die Tantiemen der mit Dienstvertrag angestellten Expedienten richten sich ganz nach der Größe der Einnahme, und mußten darum auch in der vorliegenden Periode in einem verhältnißmäßig erhöhten Betrag in Ansatz genommen werden.

Der bedeutende Mehraufwand an Transportkosten hat seinen Grund in der Theuerung der Futterpreise, welche eine Erhöhung der Fahrtsöhne unumgänglich nothwendig machte.

Im zweiten Jahr der Budgetperiode sind 25,000 fl. weniger ausgesetzt, da die Theuerungszulagen zurückgezogen worden sind.

Die bereits zur Ausführung genehmigte Errichtung wandernder Postbureaux wird wesentlich dazu beitragen, den vielfachen Wünschen des Publikums wegen pünktlicherer und beschleunigterer Besorgung der Correspondenzen in Erfüllung zu setzen und wird diese Ausgabe auch bei den Landständen, welche zu wiederholtenmalen auf Abhülfe der bestandenen Mißstände drangen, eine gerechte Würdigung finden.

§. 3.

Die reine Einnahme stellt sich nach dem ordentlichen Budget auf	269,834 fl.
woran noch die in dem nachträglichen Budget erscheinenden Ausgaben von	11,090 "
abzuziehen sind.	Bleibt Rest

Die reine Einnahme von 1847 betrug 295,729 "

Es stellt sich daher der Voranschlag für 1848 gegen denjenigen von 1847 um 36,985 fl. niederer.

§. 4.

Die in dem vorliegenden Budget durchgeführte Trennung der Einnahmen und Ausgaben nach den beiden Hauptabtheilungen der Post gewähret folgende Ergebnisse.

I.

IV

Die Einnahme der Briefpost beträgt	658,624 fl.
die Ausgabe nach dem ordentlichen Budget	305,815 fl.
nach dem nachträglichen Budget	11,090 "
	<u>316,905 "</u>

bleibt eine reine Einnahme von 341,719 fl.

Die Ausgaben betragen hiernach 48,1 Procent der Roheinnahme.

Die Fahrpofterträgnisse sind angeschlagen: von Personen und Reisegepäck zu	220,135 fl.
von Fahrpoststücken	197,767 "
die übrigen hierher gehörigen Einnahmen zu	50,780 "

im Ganzen zu 468,682 fl.

und die darauf ruhenden Ausgaben nach dem ordentlichen Budget 551,657 "

die Ausgabe übersteigt daher die Einnahme um 82,975 fl.

Die Ausgaben betragen in Procenten der Einnahme ausgedrückt 117,7 Procent.

Diesem Ergebniß nach könnte man im ersten Augenblick zu dem Glauben verleitet werden, daß die Fahrpost mit großem Verlust für den Staat verbunden sei.

Wenn man aber die sehr bedeutenden unentgeltlichen Dienstleistungen, welche in der Beförderung der Staatsdienstgelder, Acten und Materialien bestehen, mit in Anschlag bringt, so gewinnt man alsogleich eine andere Ansicht, indem es nicht zweifelhaft sein kann, daß die Beförderungen der portofreien Gegenstände einen das obige Deficit weitaus übersteigenden Aufwand veranlassen müßte, wäre der Staat gezwungen, sich dazu der Beförderungsmittel der Privaten zu bedienen.

§. 5.

Vergleicht man die Voranschläge der beiden Jahre der neuen Budgetperiode, so zeigen sich folgende Ergebnisse:

Die Einnahme für 1848 beträgt 1,127,306 fl.

" " " 1849 " 1,120,635 "

Erstere übersteigt daher die Letztere um 6,671 fl.

Dieses Weniger des Jahres 1849 kommt bei der Rubrik Erträgniß von Personen und Reisegepäck vor und rührt daher, daß vom 1. August 1849 der viermal tägliche Eilwagencurs von Schliengen nach Basel eingehen wird.

Die Ausgabe ist für 1848 zu 868,562 fl.

und diejenige für 1849 zu 845,930 "

mithin letztere um 22,632 fl.

niederer angeschlagen.

Dieses Weniger bildet sich wie folgt:

Höher ist die Ausgabe angeschlagen:

§. 12. Besoldungen der Amtsvorstände 91 fl.

§. 27. Vergütung an die Eisenbahnverwaltung für den Transport von Fahrpoststücken 1,125 "

§. 19, 22, 29 und 30 a. (des nachträglichen Budgets) für die wandernde Post 12,075 "

in Summe 13,291 fl.

	Uebertrag . . .	13,291 fl.
Eine Verminderung dagegen ist angenommen bei der Rubrik 22 „Gehalte des Fahrpersonals“		
von		492 fl.
§. 24. Postillonstrinkgelder		866 „
§. 26. Bepannungskosten und für Reichalfen		34,565 „
	in Summe . . .	<u>35,923 fl.</u>

nach deren Abzug wieder obiges Weniger mit 22,632 fl
erscheint.

Die Mehrausgabe §. 12 und 27 und die Wenigerausgaben, mit Ausnahme von 25,000 fl. bei den Bepannungskosten, stehen mit der Eröffnung der weitem Eisenbahnstrecke von Schliengen bis Weil in Verbindung. Die Mehrausgabe für die wandernde Post findet ihre Erklärung darin, daß die Ausgabe hierfür im Jahr 1847 nur für 7 Monate angenommen ist.

Die Reineinnahme für 1848 ist zu	258,744 fl.
für 1849 zu	<u>274,705 „</u>
also für das zweite Jahr um	15,961 fl.

höher überschlagen.

§. 6.

Wir kommen nunmehr zu dem außerordentlichen Budget der Postverwaltung.

Dasselbe verlangt die Summe von 49,253 fl.

Davon sind 453 fl.

aufrecht zu erhaltender Credit für die Einrichtung des neuen Postbureau's zu Freiburg.

Die Summe von 2,000 fl. ist für die neuen Postbureau's am Endpunkte der Bahn erforderlich.

Der bedeutendste Betrag von 46,800 fl. hängt mit der Einführung der wandernden Postbureau's zusammen, und besteht aus den Anschaffungskosten von 18 Briefpostwagen und ihrer inneren Einrichtung.

§. 7.

Als Endergebnis stellt sich Folgendes heraus:

Die reine Einnahme nach dem ordentlichen und nachträglichen Budget ist oben für 1848 zu
258,744 fl.

berechnet.

Davon kommt nun noch der Betrag des außerordentlichen Budgets mit 47,253 „

in Abzug, wodurch sich die Reineinnahme auf 211,491 fl.

vermindert.

Uebertrag 211,491 fl.

VI

	Uebertrag . . .	211,491 fl.
Die reine Einnahme für 1849 ist zu		274,705 fl.
überschlagen und beträgt nach Abzug der außerordentlichen Ausgaben mit	2,000 "	
	noch	272,705 "

Für die ganze Budgetperiode wird daher die zur Dotation der Eisenbahnschuldentilgungscasse verfügbare Summe 484,196 fl. betragen.

In der abgelaufenen Budgetperiode war die Reineinnahme der Post	
für 1846 zu	290,147 fl.
für 1847 zu	293,729 "
in beiden Jahren zu	583,876 "

festgesetzt.

Die Erübrigungen der gegenwärtigen Budgetperiode werden hiernach 99,680 fl. unter denjenigen der vorhergehenden Periode bleiben.

Die Ursachen dieser Verminderung sind, wie im Verlaufe der vorstehenden Darstellung gezeigt worden ist, theils nur vorübergehender, theils aber auch bleibender Natur.

Sobald, was freilich die gegenwärtigen schlimmen finanziellen Verhältnisse nicht erlauben, die im Interesse des allgemeinen Verkehrs gebieterisch geforderten Ermäßigungen der Preise aller Dienstleistungen der Post zur Ausführung kommen und die zur Vervollkommnung und Ausdehnung des Postinstituts noch weiter notwendigen, mit beträchtlichen Kosten verbundenen, Einrichtungen getroffen werden, müssen die Posteinkünfte noch bedeutend weiter herabstinken. Damit wird die Post die Natur einer Finanzquelle mehr und mehr verlieren, dagegen sich aber um so segensreicher für die Wohlfahrt des Landes erweisen.

Abschnitt II.

Eisenbahnbetriebsverwaltung.

Abtheilung A.

Badische Rheinbahn und Mannheim-Friedrichsfelder Bahn.

In der abgelaufenen Budgetperiode hat die Direction der Posten und Eisenbahnen durch die Uebertragung der 2 $\frac{1}{2}$ badische Wegstunden messenden Seitenbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld zur Verbindung dieser Stadt mit der Main-Neckar-Eisenbahn einen weiteren Zuwachs erhalten, worauf das letzte Budget keine Rücksicht genommen hatte.

In der gegenwärtigen Budgetperiode wird in dem ersten Jahr der dermalige Bestand keine Aenderung erleiden.

Dagegen ist für das zweite Jahr derselben die Vollendung der Bahn bis zur Schweizergrenze in Aussicht gestellt und im Budget angenommen worden, daß die Strecke von Schliengen bis Weil, welche $5\frac{1}{4}$ Stunden lang ist, am 1. August eröffnet werden könne.

Das Budget für 1847 umfaßt die Einnahmen und Ausgaben für die Bahnstrecke von Mannheim bis Freiburg, nebst den Seitenbahnen nach Baden und Kehl, das ist für 50,625 Stunden und für die Strecke von Freiburg bis Schliengen 7,875 Stunden für ein halbes Jahr.

Auf das ganze Jahr berechnet ergibt sich eine durchschnittliche Bahnlinie von 54,5625 Stunden.

Das Budget von 1848 ist für folgende Bahnlängen aufgestellt:

Seitenbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld	2,125 Stunden
Hauptbahn von Mannheim nach Schliengen nebst Seitenbahnen nach Dos und Kehl.	58,5 „

Gesamtlänge 60,625 Stunden.

In das Budget für 1849 ist ferner der Voranschlag für die 5,25 Wegstunden messende Bahn von Schliengen bis Weil für 5 Monate eingeführt, welcher dem Ueberschlag für eine 2,1875 Stunden lange Bahn für ein ganzes Jahr gleich zu achten ist.

Die Voranschläge der in Vergleich zu ziehenden Budgets können demnach in keiner Weise übereinstimmende Resultate gewähren und es erscheint darum dienlich, dieselben zunächst auf gleiche Größen zurückzuführen.

Als Einheit haben wir die badische Wegstunde zu Grunde gelegt und die einzelnen Budgetpositionen für diese Einheit berechnet.

Die Ergebnisse finden sich nach den Budgetrubriken von 1847 in der beifolgenden vergleichenden Uebersicht zusammengestellt.

Dies vorausgeschickt, erlauben wir uns nunmehr die Resultate in allgemeinen Umrissen vorzuführen.

§. 1.

Die Nocheinahme für 1848 ist zu	2,184,825 fl.
geschätzt, was auf die Stunde Bahn	36,038 fl.

gibt.
Die Einnahme von 1847 beträgt 36,598 „

und übersteigt daher die erstere um 560 fl.

Die Mindereinnahme von 1848 hat ihren Grund darin, daß die neu hinzugekommene Seitenbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld, so wie die im Budget von 1847 nur mit einem halben Jahresbetrag enthaltene Bahnstrecke über Freiburg hinaus minder stark benützt werden, als die ältern Strecken.

§. 2.

Die Lasten, Verwaltungs- und Betriebskosten sind für 1848 zu	1,314,957 fl.
überschlagen oder für die Stunde zu	21,687 fl.

Für 1847 berechnet sich solche nur auf 19,105 „

also für ersteres Jahr höher um 2,582 fl.

VIII

Dieses Mehr vertheilt sich auf die folgenden Titel :

I. Lasten	14 fl.
II. Verwaltungskosten :	
a. der Centralverwaltung	28 "
b. der Bezirksverwaltung	178 "
III. Eigentliche Betriebskosten :	
b. Aufwand für den Bahndienst und die Unterhaltung der Gebäude und Bahnhöfe	3,560 "
	in Summe . 3,780 fl.

Tit. III. a. Aufwand für den Transportdienst und die Werkstätten ist der Ansaß unter dem bisherigen Budgetsaß um 1,198 "

geblieben, nach deren Abzug sich wieder obiges Mehr von 2,582 fl. darstellt.

Es liegt in der Natur der Verhältnisse, daß die Kosten für die Unterhaltung der Bahn bis zu einem noch nicht genau voraus zu bestimmenden Zeitpunkt von Periode zu Periode anwachsen müssen und erst nach Erreichung ihres Höhepunktes eine mehr gleich bleibende Größe annehmen können.

In dem Jahr 1848 ist dieselbe aber um so bedeutender, als in diesem Jahr die Anschaffung einer beträchtlichen Menge Schienen nothwendig wird, um die Strecke von Appenweier nach Kehl ganz mit neuen Schienen zu belegen und dadurch den nöthigen Bedarf an Schienen, älterer Form, zum Ersatz unbrauchbar werdender dieser Gattung, zu gewinnen. — Dabei ist jedoch darauf aufmerksam zu machen, daß die abgängigen Schienen, welche später umgewälzt werden sollen, immer noch einen bedeutenden Werth haben, der von den im Jahr 1847 außer Gebrauch gesetzt werdenden Schienen zu 55,000 fl. oder für die Stunde Bahn auf 907 fl. anzuschlagen ist.

Rechnet man diesen Betrag von obiger Mehrausgabe ab, so vermindert sich dieselbe auf 1,675 fl.

S. 3.

Die reine Einnahme berechnet sich für 1848 auf	869,868 fl.
und für die Bahnstunde	14,351 fl.
Im Jahr 1847 war dieselbe auf	17,493 "
festgesetzt und beträgt hiernach die reine Einnahme für 1848	3,142 fl.

weniger.
Dieselbe berechnet sich für 1848 zu 39,8 pCt. der Roh-einnahme, während dieselbe 1847 — 47,8 pCt. der Roh-einnahme betrug.

S. 4.

Indem wir an die Vergleichung der Voranschläge der beiden Jahre der laufenden Budgetperiode kommen, haben wir vorauszuschicken, daß solche ebenfalls nach den für die Wegstunde berechneten Ergebnissen angestellt werden muß.

Die Einnahme von 1849 ist zu	2,233,604 fl.
und für die Bahnstunde zu	35,560 fl.

geschätzt.
Für 1848 ist dieselbe zu 36,038 "

angeschlagen, wornach im Jahr 1849	478 fl.
--	---------

weniger zu erwarten wären.

Die Ausgaben sind für 1849 auf 1,189,371 fl.
 berechnet, was auf die Stunde Bahn 18,940 fl.
 gibt.

1848 betragen dieselben 21,687 „

also im Jahr 1849 weniger 2,747 fl.

Diese bedeutende Wenigerausgabe kommt hauptsächlich auf die Unterhaltung des Schienenwegs mit 2,800 fl. und erklärt sich dadurch, daß in das Jahr 1849 weniger bedeutende Materialanschaffungen für den Schienenweg fallen.

Für Schwellen, Dohlen etc. sind namentlich im Jahr 1848 81,500 fl.
 und für Schienen 142,500 „

zusammen . 224,000 fl.

zu verausgaben, während sich der Bedarf im Jahr 1849 für Schwellen nur auf 63,000 fl. berechnet und Schienen-
 Anschaffungen gar keine nöthig werden.

Die Reineinnahme beträgt 1849 1,044,233 fl.
 was für die Stunde Bahn 16,620 fl.
 macht.

Die Reineinnahme von 1848 für die Stunde Bahn ist dagegen nur zu 14,351 „

berechnet, mithin stellt sich diejenige für 1849 um 2,269 fl.
 höher heraus.

In Procente der Reineinnahme ausgedrückt, beträgt die Reineinnahme von 1849 46,7 pCt., während die von
 1848 nur 39,8 beträgt.

§. 5.

Die Ergebnisse für die ganze Budgetperiode stellen sich, wie folgt, dar:

Einnahme für 1848	2,184,825 fl.	
„ „ 1849	2,233,604 „	
		4,418,429 fl.

Ausgabe für 1848	1,314,957 fl.	
„ „ 1849	1,189,371 „	
		2,504,328 fl.

wornach ein Ueberschuß von 1,914,101 fl.
 verbleibt, welcher als Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse angehört.

In der vorangegangenen Budgetperiode belief sich der dessfallige Ueber-
 schuß auf 1,845,760 „

und ergibt sich daher für die laufende Budgetperiode ein Mehr von 68,341 fl.

Wenn nicht die eingetretenen Störungen der Gewerbs- und Handelsthätigkeit und des Reiseverkehrs so sehr
 ungünstig auf die Einnahme der Eisenbahn sich äußerte, wozu noch durch die Unruhen nothwendig gewordene
 beträchtliche außerordentliche Ausgaben, welche durch die Einnahmen aus Militärtransporten nicht ausgeglichen

werden, kommen, so würde sich aller Voraussicht nach ein bedeutenderer als der oben berechnete Ueberschuß herausstellen, da die Annäherung der Bahn an Basel auf die Vermehrung des Erträgnisses der ganzen Bahn und besonders der oberen Bahnstrecke einen vortheilhaften Einfluß äußern wird, während jedoch dieses Verhältniß, da es an jeder Grundlage für die Schätzung der wahrscheinlichen Wirkungen fehlt, außer aller Berechnung gelassen wurde.

§. 6.

Schließlich erlauben wir uns noch zu bemerken, daß bei dem letzten Landtage in der zweiten Kammer der Beschluß zu Protocoll gefaßt wurde, die Regierung zu ersuchen,

1. eine vergleichende Zusammenstellung von mehreren Bahnen und zwar:
 - a. der Fahrpreise, Frequenzen, Gesamteinnahme und Zahl der Züge,
 - b. der Verwaltungskosten und zwar geschieden in eigentliche Betriebskosten und Kosten des angestellten Personals,
 - c. der Kosten für Erhaltung des Bahnkörpers und Betriebsmaterials,

fertigen und

2. eine Berechnung aufstellen zu lassen, welcher durchschnittliche Zeitraum für die nothwendig werdende Erneuerung der verschiedenen Bestandtheile der Bahn selbst, der Locomotive, Wagen und Geräthschaften angenommen und welche Summe zu deren Ergänzung jedenfalls jährlich vorerst zurückgelegt werden müsse.

Wir haben von der Direction der Posten und Eisenbahnen die zur Entsprechung vorstehender Begehren dienlichen Notizen sammeln und zusammenstellen und die gewünschte Berechnung fertigen lassen.

Wir beehren uns, die Arbeiten derselben, bestehend in

1. einer vergleichenden Zusammenstellung der Fahrtenanzahl, der Fahrpreise, der Angestellten und Betriebsergebnisse mehrerer Eisenbahnen Deutschlands, *Beilage C.*,
2. einen Bericht der Direction der Posten und Eisenbahnen vom 21. Februar d. J., Nr. 3102 — die Abnützung der Bahn und des Betriebsmaterials betreffend — *Beilage D.*,

zur gnädigsten Einsicht ehrerbietigst vorzulegen.

Zu der Zusammenstellung Ziffer 1 haben wir anzuführen, daß die Rechnungsdarstellungen der verschiedenen Bahnen in dem Maße verschieden sind, daß eine gleichförmige übereinstimmende Ausschreibung, besonders unter den einzelnen Ausgabtiteln nicht wohl möglich war, so wie daß wegen Mangels an genügenden Angaben bei verschiedenen Bahnen einzelne Rubriken nicht ausgefüllt werden konnten.

Abtheilung B.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Nachdem über die Organisation des Betriebs der Main-Neckar-Eisenbahn die nöthigsten Verabredungen getroffen waren und die den Betrieb unmittelbar leitende Direction sich am 16. Juli 1846 constituirt hatte, begann der Dienst mit einer theilweisen Benützung der Bahn durch sogenannte Probefahrten bis zum 1. August 1846, von wo an die regelmäßigen Fahrten, jedoch vorerst in sehr beschränkter Zahl, ihren Anfang nahmen.

Die gewonnenen Ergebnisse, welche nur bis zum letzten Dezember 1846 vorliegen, können natürlich keinen Maßstab für die künftigen Ergebnisse eines ausgedehnteren Betriebs abgeben, weshalb die Aufstellung eines zuverlässigen Budgets sehr schwierig, ja nicht wohl möglich ist.

Nach den Organisationsbestimmungen hat die Direction der Main-Neckar-Eisenbahn den Entwurf des Budgets zu bearbeiten und drei Monate vor Ablauf des Rechnungsjahres, welches dem Kalenderjahr entspricht, den drei die obere Leitung besorgenden Staatsbehörden vorzulegen, welche sich sofort über die definitive Festsetzung des Budgets zu vereinbaren haben.

Für das Jahr 1849 sind die für das erste Jahr der Budgetperiode angenommenen Sätze beibehalten.

Um eine Vergleichung mit dem Budget der ausschließlich badischen Bahn vornehmen zu können, haben wir die Budgetsätze nach dem für letztere angenommenen Rubrikensystem zusammengestellt, und solche gleichfalls auf die badische Wegstunde berechnet.

Diese Uebersicht ist in der Anlage angeschlossen.

Der Antheil der badischen Staatskasse an der Reineinnahme des Bahnbetriebs berechnet sich nach Art. 15 des Staatsvertrags von 1843 nach dem Verhältnis, in welchem der badische Staat zu den Kosten des Gesamtbauwesens und der ersten Anschaffung des Betriebsmaterials beigetragen hat.

Wir wollen uns erlauben, bevor wir das Ergebnis für die badische Staatskasse anführen, in Kurzem die Resultate des Gesamtbudgets der Main-Neckar-Eisenbahn unter Vergleichung mit denjenigen der Hauptbahn zu betrachten.

§. 1.

Die Roheinnahme ist zu	629,942 fl.
und für die Bahnstunde zu	32,140 fl.
angeschlagen.	
Diejenige der Hauptbahn ist es zu	36,038 "
die reine Einnahme bleibt daher um	3,898 fl.
unter dem Voranschlag der letzteren.	

Diese Mindereinnahme hat ihren Grund darin, daß der Gütertransport auf der Main-Neckar-Eisenbahn viel unbedeutender ist und stets auch bleiben wird, als derjenige der Hauptbahn.

§. 2.

Die Lasten, Verwaltungskosten und Betriebskosten der Main-Neckar-Eisenbahn sind zu	382,893 fl.
geschätzt, was auf die Bahnstunde einen Betrag von	19,535 fl.
ergibt.	
Die entsprechenden Ausgaben der Hauptbahn sind zu	21,687 "
angenommen, wornach die ersteren	2,152 fl.
weniger betragen würden.	

Die Vergleichung nach den einzelnen Titeln zeigt folgende Resultate:

	Badische Bahn.	Main-Neckar-Eisenbahn.
Titel I. Lasten	74 fl.	270 fl.
Titel II. Verwaltungskosten.		
a. Centralverwaltung	479 "	1,044 "
b. Bezirksverwaltung	638 "	797 "

II.

Titel III. Betriebskosten.

a. Allgemeine Betriebskosten	7,670 fl.	7,200 fl.
b. Besondere Kosten für den Transportdienst	4,337 "	5,720 "
c. Besondere Kosten für die Unterhaltung der Bahn und die Bahnhöfe	8,490 "	4,504 "

Die Kosten bei der Main-Neckar-Eisenbahn stehen hiernach höher als bei der Hauptbahn:

unter Titel I. Lasten um 196 fl.

unter Titel II. Verwaltungskosten.

a. Centralverwaltung 565 "

b. Bezirksverwaltung 159 "

unter Titel III. Betriebskosten.

b. Besondere Kosten für den Transportdienst 1,383 "

2,303 fl.

Geringer sind dieselben angeschlagen

unter Titel III. Betriebskosten.

a. Allgemeine Betriebskosten 470 fl.

c. Besondere Kosten für die Unterhaltung der Bahn 3,986 "

4,456 "

Gibt wieder obige Wenigerausgabe von 2,153 fl.

Die Central- und Bezirksverwaltungskosten müssen sich bei der Main-Neckar-Eisenbahn nothwendig beträchtlich höher herausstellen, als bei der Hauptbahn, da sich die Kosten auf eine viel geringere Weglänge vertheilen und namentlich auf der kurzen Strecke von 19,6 Stunden drei Verwaltungen (Eisenbahnämter) kommen.

Die Betriebskosten für den Transportdienst sollten bei der badischen Bahn höher kommen als bei der Main-Neckar-Eisenbahn, weil der viel bedeutendere Gütertransport diese Kosten erheblich steigert.

Dagegen trägt zur Erhöhung der Kosten der Main-Neckar-Eisenbahn der Umstand wesentlich bei, daß für eine kleinere Bahn ein verhältnißmäßig zahlreicheres Personal erforderlich ist und zum andern, daß der Dienst, welchen die Main-Neckar-Eisenbahn auf der Mannheim-Friedrichsfelder Bahn zu leisten hat, in der Weise, wie er geführt werden muß, bedeutendere Ausgaben verursacht.

Um übrigens eine richtige Vergleichung der Kosten für den Transportdienst anstellen zu können, muß die Länge der Bahn von Mannheim nach Friedrichsfeld bei der Ausgabe der Main-Neckar-Eisenbahn in Berechnung gezogen, dagegen bei der badischen Bahn außer Berechnung gelassen werden.

Es stellt sich alsdann folgendes Ergebnis heraus:

Main-Neckar-Eisenbahn 5,166 fl.

Badische Bahn 4,494 "

und betragen die Kosten hiernach nur noch mehr 672 fl.

Dieses Mehr ist durch die einzige Ausgabe für Ankauf von Ersatzstücken für die Transportwagen, welche 1,433 fl. für die Bahnstunde macht, gerechtfertigt.

Die Mehrausgabe der badischen Bahn unter Tit. III. „Besondere Kosten für die Unterhaltung der Bahn,“ erklärt sich aus dem Umstand, daß diese schon länger im Betrieb befindliche Bahn auf den älteren Strecken schon bedeutender Reparaturen bedarf, und gerade in das Jahr 1848, wie oben erwähnt wurde, die beträchtliche Ausgabe für Schienen fällt.

§. 3.

Die reine Einnahme der Main-Neckar-Eisenbahn ist auf 247,049 fl.
das ist für die Bahnstunde auf 12,605 „
überschlagen.

Für die Hauptbahn ist eine solche von 14,350 „
in Aussicht gestellt, wornach also die Main-Neckar-Eisenbahn für die Wegstunde 1,745 „
weniger zu liefern verspricht, als die Bahn von Mannheim nach Schliengen.

Der Ueberschuß der Main-Neckar-Eisenbahn berechnet sich auf 39,2 Procent der Roheinnahme.

Derjenige der badischen Bahn ist dagegen für 1848 zu 39,8 Procent, für 1849 aber zu 46,7 Procent angenommen.

§. 4.

Der nach den vorangeführten Voranschlägen auf Baden treffende Antheil der Einnahme und Ausgabe ist folgender:

Einnahme	104,990 fl.
Ausgabe	63,815 „
Reine Einnahme	41,175 fl.
und für die ganze Budgetperiode	82,350 „

welche Summe als Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse in das Budget dieser Kasse zu übertragen ist.

Abschnitt III.

Umlaufende Betriebsfonds der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung und der Eisenbahnbetriebsmaterialkasse.

Die der Verwaltung notwendigen Betriebsfonds sind, wie folgt, überschlagen:

	Active.	Passive.	Rest	
	Activ.	Passiv.	Activ.	Passiv.
Postverwaltung	32,610 fl.	57,240 fl.	— fl.	24,630 fl.
Eisenbahnbetriebsverwaltung	528,380 „	15,290 „	513,090 „	— „
Eisenbahnbetriebsmaterialkasse	12,060 „	— „	12,060 „	— „
in Summe	573,050 fl.	72,530 fl.	525,150 fl.	24,630 fl.
Ab Passiven			24,630 „	
Rest Activen			500,520 fl.	

XIV

Der Stand der Betriebsfonds am letzten December 1847 war folgender:

	Active.		Passive.		Rest	
					Activ.	Passiv.
Postverwaltung	32,681 fl.	3 fr.	59,291 fl.	39 fr.	— fl.	— fr.
Eisenbahnbetriebsverwaltung	555,265 "	9 "	29,701 "	15 "	525,563 "	54 "
Eisenbahnbetriebsmaterialkaffe	16,094 "	25 "	— "	— "	16,094 "	25 "
in Summe	604,040 fl.	37 fr.	88,992 fl.	54 fr.	541,658 fl.	19 fr.
Ab Passiven					26,610 "	36 "
Rest Activen					515,047 fl.	43 fr.
Zieht man den Voranschlag mit					500,520 "	— "

ab, so ergibt sich ein Ueberschuß von 14,527 fl. 43 fr.
welcher der Eisenbahnschuldentilgungskasse zufällt und daher mit der runden Summe von 14,528 fl. in deren Budget von 1848 in Einnahme zu setzen ist.

Abschnitt IV.

Gesamtergebnis der Einnahme-Budgets.

Die zur Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse für Zinsen und Tilgungsfond der Eisenbahnschulden bestimmten reinen Einnahmen aus dem Post- und Eisenbahnbetrieb sind für die Budgetperiode von 1848 und 1849 auf nachstehende Summen veranschlagt:

	1848.	1849.	für beide Jahre.
I. Postverwaltung	211,491 fl.	272,705 fl.	484,196 fl.
II. Ausschließlich badische Eisenbahn	869,868 "	1,014,233 "	1,914,101 "
III. Main-Neckar-Eisenbahn	41,175 "	41,175 "	82,350 "
IV. Ueberschuß der umlaufenden Betriebsfonds	14,528 "	— "	14,528 "
Summe	1,137,062 fl.	1,358,113 fl.	2,495,175 fl.

Für die abgelaufene Budgetperiode waren die Ueberschüsse folgendermaßen festgesetzt:

	1848.	1849.	für beide Jahre.
I. Postverwaltung	290,147 fl.	293,729 fl.	583,876 fl.
II. Ausschließlich badische Bahn	891,342 "	954,418 "	1,845,760 "
III. Main-Neckar-Eisenbahn	10,000 "	50,000 "	60,000 "
IV. Ueberschuß der umlaufenden Betriebsfonds	— "	— "	— "
Summe	1,191,489 fl.	1,298,147 fl.	2,489,636 fl.
zieht man den Voranschlag für 1848 und 1849 mit	1,137,062 "	1,358,113 "	2,495,175 "
hiervon ab, so zeigt sich eine Verminderung von	54,427 fl.	— "	— "
eine Vermehrung von	— "	59,966 "	5,539 "

Abschnitt V.

Eisenbahnbetriebsmaterial.

Nach dem Art. 2 des Eisenbahngesetzes vom 29. März 1838 ist jedem Landtag über die Fortschritte der Bahn und über die Kosten der Arbeiten eine besondere Nachweisung vorzulegen, die enthält, was bis zu dem Zeitpunkt der Zusammenkunft der Stände geschehen ist und in der nächsten Budgetperiode geschehen soll.

Dieser Artikel findet auf die Anschaffungen des Betriebsmaterials gleichmäßige Anwendung.

Auf dem letzten Landtage wurde eine Nachweisung über die seit Errichtung der Eisenbahnbetriebsmaterialkasse am 1. October 1843 bis zum letzten December 1845 für Betriebsmaterial gemachten Verwendungen gegeben.

(Siehe dies Beilagenheft von 1845/46, Seite 370 und 371).

Die gegenwärtige Nachweisung umfaßt den Zeitraum vom 1. Januar 1846 bis letzten December 1847.

Ueber die künftigen Anschaffungen aber enthält das Budget für 1848 und 1849 die geeigneten Vorschläge.

§. 1.

Das Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse für 1846 und 1847 hat den Aufwand für das Betriebsmaterial

für 1846 zu	1,026,664 fl. 40 fr.
für 1847 zu	280,019 „ — „
	1,306,683 fl. 40 fr.

festgesetzt.

Hierunter sind	280,683 fl. 40 fr.
aufrecht erhaltene Credite und neuer Aufwand nach dem Betriebsmaterial-Budget für 1846 und 1847	1,026,000 „ — „
	1,306,683 fl. 40 fr.

gibt wieder 1,306,683 fl. 40 fr.

Im Laufe der Budgetperiode wurden folgende außerordentliche Credite ertheilt:

Durch allerhöchste Staatsministerial-Entschliessung vom 7. Mai v. J., Nr. 963, und vom 22. September v. J., Nr. 1920, für Anschaffung von 78 Güter- und Materialtransportwagen und 25 Güterwagendecken	142,237 „ — „
und durch höchste Staatsministerial-Entschliessung vom 3. April v. J., Nr. 643, zur Einrichtung der Gasbeleuchtung in dem Bahnhof in Baden	1,500 „ — „
Ferner durch höchste Entschliessung vom 19. Februar d. J., Nr. 323, zur Deckung der unter der Rubrik Ausrüstung der Geschirdepots und Bahnwartsstationen in der Budgetperiode von 1846 und 1847 entstandenen Ueberschreitung von	12,960 „ 28 „
	Summe . 1,463,381 fl. 8 fr.

Hierzu ist ferner der am Ende des Jahres 1845 der Verwaltung überlassene umlaufende Betriebsfond der Betriebsmaterialkasse mit	45,783 „ 37 „
--	---------------

hinzuzuschlagen, wornach sich für die abgelaufene Budgetperiode eine verfügbare Summe von . 1,509,164 fl. 45 fr. ergibt.

Dieser Betrag vertheilt sich auf die bestehenden Rubriken folgendermaßen:

1. Dampfwagen	541,601 fl. 10 fr.
2. Transportwagen	819,021 " 9 "
3. Ausrüstungsgegenstände für das Transportmaterial	11,101 " 32 "
4. Bureau und Wartfäle	26,951 " 40 "
5. Magazine und Bahnhöfe	45,204 " 38 "
6. Werkstätten	51,095 " 7 "
7. Ausrüstung der Geschirdepots und Bahnwartstationen	14,189 " 29 "

Summe 1,509,164 fl. 45 fr.

Die Verwendungen in der abgelaufenen Budgetperiode betragen:

1. Dampfwagen	347,981 fl. — fr.
2. Transportwagen	614,523 " 42 "
3. Ausrüstungsgegenstände für das Transportmaterial	6,501 " 8 "
4. Bureau und Wartfäle	23,102 " 42 "
5. Magazine und Bahnhöfe	19,847 " 45 "
6. Werkstätten	35,243 " 26 "
7. Ausrüstung der Geschirdepots und Bahnwartstationen	14,189 " 29 "

Summe 1,061,389 fl. 12 fr.

Der umlaufende Betriebsfond betrug am letzten December 1845 . 45,783 fl. 37 fr.

Ende 1847 16,094 " 25 "

Wird die Verminderung desselben mit 29,689 " 12 "

an obiger Verwendung in Abzug gebracht, so verbleiben 1,031,700 fl. — fr.

welcher Betrag mit den Ausgaben der Eisenbahnschuldentilgungskasse für Betriebsmaterial, welche sich

1846 auf 693,000 fl.

1847 auf 338,700 "

zusammen auf 1,031,700 fl.

beliefen, vollkommen übereinstimmt.

Von den für die abgelaufene Budgetperiode zur Verfügung gestellten Summen blieben unverwendet:

1. Dampfwagen	193,620 fl. 10 fr.
2. Transportwagen	204,497 " 27 "
3. Ausrüstungsgegenstände für das Transportmaterial	4,600 " 24 "
4. Bureau und Wartfäle	3,848 " 58 "
5. Magazine und Bahnhöfe	25,356 " 53 "
6. Werkstätten	15,851 " 41 "
7. Geschirdepots und Bahnwartstationen	— " — "

Summe . 447,775 fl. 33 fr.

oder rund 447,775 " — "

§. 2.

Da die dermalige Lage der Finanzen dringend mahnt, neue Anschaffungen auf das geringste thunliche Maas zu beschränken, so ist darauf Bedacht genommen, jede verschiebbare Ausgabe vorerst zu unterlassen und wird daher nur das Nothwendigste in dem gegenwärtigen Budget in Voranschlag genommen.

Hierdurch wird es möglich, mit einer geringern Summe auszureichen, als die unverwendet gebliebenen Credite betragen.

Der berichtigte Kostenüberschlag beträgt	292,984 fl.
wovon in das erste Jahr	278,284 "
und in das zweite Jahr	14,700 fl.
fallen.	

Der vorstehende Aufwand vertheilt sich auf die nachstehenden Rubriken wie folgt:

1. Locomotive	70,000 fl.
2. Transportwagen	171,028 "
3. Ausrüstungsgegenstände für das Transportmaterial	4,800 "
4. Bureau und Wartsäle	11,299 "
5. Magazine und Bahnhöfe	30,357 "
6. Werkstätten	2,500 "
7. Geschirrdépôts und Bahnwartstationen	3,000 "

Summe . 292,984 fl.

Indem wir hiermit unsern ehrerbietigsten Bericht schließen, bitten wir unterthänigst, denselben mit den darin angeführten Budgets, Nachweisungen und Uebersichten der gegenwärtigen Ständeversammlung vorlegen zu lassen.

Ministerium des großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

v. D u s c h.

Vdt. Barbiche.

Die vorstehende Tabelle enthält die auf die nachstehenden Rubriken vertheilte Summe von 11,700 fl. ...

1. Gewinne	70,000 fl.
2. Einlagen	171,000 fl.
3. Rückstellungen für die Einlagen	1,200 fl.
4. Gewinne aus Einlagen	11,200 fl.
5. Gewinne aus Einlagen	30,000 fl.
6. Einlagen	1,000 fl.
7. Einlagen aus Einlagen	3,000 fl.
Summe	11,700 fl.

Die vorstehende Tabelle enthält die auf die nachstehenden Rubriken vertheilte Summe von 11,700 fl. ...

1. Gewinne	70,000 fl.
2. Einlagen	171,000 fl.
3. Rückstellungen für die Einlagen	1,200 fl.
4. Gewinne aus Einlagen	11,200 fl.
5. Gewinne aus Einlagen	30,000 fl.
6. Einlagen	1,000 fl.
7. Einlagen aus Einlagen	3,000 fl.
Summe	11,700 fl.

Die vorstehende Tabelle enthält die auf die nachstehenden Rubriken vertheilte Summe von 11,700 fl. ...

1. Gewinne	70,000 fl.
2. Einlagen	171,000 fl.
3. Rückstellungen für die Einlagen	1,200 fl.
4. Gewinne aus Einlagen	11,200 fl.
5. Gewinne aus Einlagen	30,000 fl.
6. Einlagen	1,000 fl.
7. Einlagen aus Einlagen	3,000 fl.
Summe	11,700 fl.

Die vorstehende Tabelle enthält die auf die nachstehenden Rubriken vertheilte Summe von 11,700 fl. ...

1. Gewinne	70,000 fl.
2. Einlagen	171,000 fl.
3. Rückstellungen für die Einlagen	1,200 fl.
4. Gewinne aus Einlagen	11,200 fl.
5. Gewinne aus Einlagen	30,000 fl.
6. Einlagen	1,000 fl.
7. Einlagen aus Einlagen	3,000 fl.
Summe	11,700 fl.

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

Einnahmen und Kosten, Verwaltung und Beiträge.

Verwaltungskosten.

1848		1849	
1848	1849	1848	1849
12,187	12,187	12,187	12,187
8,038	8,038	8,038	8,038
3,903	3,903	3,903	3,903
2,070	2,070	2,070	2,070
1,032	1,032	1,032	1,032
1,701	1,701	1,701	1,701
4,148	4,148	4,148	4,148
1,130,932	1,130,932	1,130,932	1,130,932
15,041	15,041	15,041	15,041
33,241	33,241	33,241	33,241
2,103	2,103	2,103	2,103
277	277	277	277
1,032	1,032	1,032	1,032
233	233	233	233
50,112	50,112	50,112	50,112

Ordentliches Budget

1848 und 1849.

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

Einnahmen und Lasten, Verwaltungs- und Betriebskosten.

a. Postverwaltung.

Einnahme.	Briefpost.	Fahrpost.	1848.	1849.
	fl.	fl.	fl.	fl.
S.				
1. Erträgnisse aus dem Briefpost- und dem Zeitungsverkehr				
a. Porto und Franko	521,498	—	521,498	521,498
b. Transitporto von geschlossenen Paketen	51,019	—	51,019	51,019
c. Zeitungsporto (Provision)	37,600	—	37,600	37,600
d. Transitporto von Zeitungen	2,526	—	2,526	2,526
e. Verschiedene Gebühren				
α. Zustellgebühren von Briefen und Zeitungen	25,758	—	25,758	25,758
β. Schein-, Einschreib- und andere Gebühren	6,772	—	6,772	6,772
γ. Gestatten-Absfertigungsgebühr	105	—	105	105
2. Fahrposterträgnisse:				
a. von Personen und Reisegepäck	—	220,135	220,135	213,561
b. von Fahrpoststücken	—	197,767	197,767	197,767
c. von durchgehenden Fahrpoststücken (Transitporto)	—	7,986	7,986	7,986
d. Verschiedene Gebühren				
α. Zustellgebühren von Fahrpoststücken u. Reisegepäck	—	12,187	12,187	12,187
β. Schein-, Einschreib- und sonstige Gebühren	—	8,755	8,755	8,658
γ. Nachnahmgebühren	—	3,962	3,962	3,962
3. Mietzins für Dienstwohnungen	1,038	1,038	2,076	2,076
4. Strafen	—	1,052	1,052	1,052
5. Erlös aus abgängigen Postwagen, Geräthschaften und Materialien	—	1,761	1,761	1,761
6. Beitrag der Eisenbahnverwaltung zu den Centralverwaltungs-kosten	11,574	11,574	23,148	23,148
7. Verschiedene und zufällige Einnahmen	734	2,465	3,199	3,199
Summe der Einnahme	658,624	468,682	1,127,306	1,120,635
Ausgabe.				
Tit. I. Lasten.				
1. Portoabgang	8,635	4,306	12,941	12,941
2. Portovergütung an auswärtige Postanstalten	33,244	—	33,244	33,244
3. Entschädigung und Ersatz	186	1,919	2,105	2,105
4. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge	138	139	277	277
5. Strafen an den Unterstützungsfond für Postillone	—	1,052	1,052	1,052
6. Verschiedene und zufällige Ausgaben	261	262	523	523
Summe Tit. I.	42,464	7,678	50,142	50,142

	Briefpost.	Fahrpost.	1848.	1849.
Ausgabe.	fl.	fl.	fl.	fl.
Lit. II. Verwaltungskosten.				
a. Der Centralverwaltung.				
7. Befoldungen	16,700	16,700	33,400	33,400
8. Gehalte	6,710	6,710	13,420	13,420
9. Bureaukosten	2,051	2,051	4,102	4,102
10. Commissions- und Inspectionskosten	1,250	1,250	2,500	2,500
11. Verschiedene und zufällige Ausgaben	425	425	850	850
Summe Lit. II. a.	27,136	27,136	54,272	54,272
b. Der Bezirksverwaltung.				
12. Befoldungen der Amtsvorstände, Expedioren und Cassiere	17,800	12,350	30,150	30,241
13. Casseneinbußen	950	850	1,800	1,800
14. Bureaukosten	1,363	892	2,255	2,255
15. Miethzinse	3,523	1,418	4,941	4,941
16. Baukosten	419	420	839	839
17. Verschiedene und zufällige Ausgaben	1,000	1,000	2,000	2,000
Summe Lit. II. b.	25,055	16,930	41,985	42,076
Dazu Summe Lit. II. a.	27,136	27,136	54,272	54,272
Summe Lit. II.	52,191	44,066	96,257	96,348
Lit. III. Betriebskosten.				
18. Befoldungen der Officiäle	8,350	6,950	15,300	15,300
19. Gehalte der Dienstgehilfen	9,450	9,100	18,550	18,550
20. Gehalte und Portoantheile der nicht als Staatsdiener angestellten Beamten				
a. Gehalte	2,820	2,930	5,750	5,750
b. Antheil an Briefporto	23,991	—	—	—
" " Fahrpostporto	—	12,412	36,403	36,403
" " Zeitungsprovision	6,188	—	6,188	6,188
c. Bestellgebühr	—	—	—	—
d. Schein-, Ginfreib- und sonstige Gebühren	—	—	—	—
e. Nachnahmegebühren	—	—	—	—
zu übertragen	50,799	31,392	82,191	82,191

A.

		Briefpost.	Fahrpost.	1848.	1849.
Ausgabe.		fl.	fl.	fl.	fl.
Tit. III. Betriebskosten.					
§.	Uebersatz	50,799	31,392	82,191	82,191
21.	Gehalte des Fahrpersonals	—	31,325	31,325	30,833
22.	Gehalte des untern Hülfspersonals	36,303	18,712	55,015	55,015
23.	Botenlöhne	—	—	—	—
24.	Postillonstrinkgelber	389	37,096	37,485	36,619
25.	Postillonsmonturen	2,583	2,584	5,167	5,167
26.	Verpannungskosten und für Reichsreisen	102,348	281,881	384,229	349,664
27.	Vergütung an die Eisenbahnverwaltung für den Transport von Fahrpoststücken	—	31,219	31,219	32,344
28.	Anschaffung von Postwagen	—	12,000	12,000	12,000
29.	Unterhaltung der Postwagen	—	37,417	37,417	37,417
30.	Verschiedene Kosten des Transports:				
a.	Vergütung an die Eisenbahnverwaltung für den Transport der Briefpostwagen	—	—	—	—
b.	Vergütung für Mitbenützung ausländischer Wagen und Conducteurs	—	821	821	821
c.	Chaussee-, Pflaster-, Brückengeld	—	1,795	1,795	1,795
d.	Beleuchtung der Wagen	—	1,792	1,792	1,792
e.	Bewachung der Wagen	—	880	880	880
f.	Anschaffung und Unterhaltung von Inventariestücken für den Transport (Conducteursausrüstung)	—	150	150	150
g.	Für das Tragen der Briefladen, Beförderung der Briefpakete	1,582	213	1,795	1,795
31.	Bureaukosten	5,451	3,568	9,019	9,019
32.	Druck- und Buchbinderkosten	3,732	5,218	8,950	8,950
33.	Packmaterial	2,053	1,098	3,151	3,151
34.	Fremdes Transportporto	5,170	2	5,172	5,172
35.	Verschiedene und zufällige Ausgaben	750	750	1,500	1,500
	Summe Titel III.	211,160	499,913	711,073	676,275
	Hierzu Summe Titel II.	52,191	44,066	96,257	96,348
	Summe Titel I.	42,464	7,678	50,142	50,142
	Summe der Ausgabe	305,815	551,657	857,472	822,765
Abschluss.					
	Einnahme	658,624	468,682	1,127,306	1,120,635
	Ausgabe	305,815	551,657	857,472	822,765
	Reine Einnahme	352,809	—	269,834	297,870
	Mehrausgabe	—	82,975	—	—

Begründung.

I. Allgemeine Bemerkungen.

Das Budget der Postadministration erscheint diesmal in einer neuen Form, welche sowohl über die einzelnen Gattungen der Einnahme als der Ausgabe mehr Uebersichtlichkeit gewährt, als die bisherige Darstellung und daher die Prüfung der einzelnen Sätze bedeutend erleichtern wird.

So ist namentlich zweckmäßig erachtet worden, die frühere Einnahmsrubrik „Ertrag der Postanstalten“ in so weit zu specificiren, daß sowohl die Erträgnisse aus dem Briefpostverkehr, als diejenigen aus dem Fahrpostverkehr nach allen einzelnen Bestandtheilen, woraus sich die Budgetsätze bilden, für sich besonders dargestellt erscheinen.

Desgleichen sind die Ausgaben in einer solchen Weise zergliedert, daß sich dadurch eine klare Uebersicht über die Kosten der Verwaltung und des Betriebs ergibt, und wenn dabei auch die Rubriken um einige Ziffern vermehrt werden mußten, so geschah dies nur aus dem Grund, um nicht, wie bisher, vielnamige und oft ungleichartige Ausgaben unter einer und derselben Rubrik aufzuführen zu müssen, wie dies z. B. bisher unter den Rubriken „Bureau- und Transportkosten“ geschah.

In Bezug auf die Ausscheidung der früher unter Titel II. Generalpostcasse verrechneten Einnahmen und Ausgaben in die speciellen Abtheilungen der Brief- und Fahrpost ist zu bemerken, daß dieselbe zwar, so weit thunlich, genau vorgenommen wurde; daß jedoch bei manchen Rubriken nichts anderes übrig blieb, als die Budgetsätze jeder Abtheilung zur Hälfte zuzuschneiden, wie dies namentlich bei den Kosten der Centralverwaltung der Fall war.

Was den Inhalt des Budgets betrifft, so ist das Endergebniß desselben, wornach für die neue Budgetperiode eine Reineinnahme von 269,834 fl., beziehungsweise 297,870 fl. berechnet ist, welche Sätze sich durch Hinzurechnung der im nachträglichen Budget aufgenommenen Ausgaben noch weiter vermindern werden, im Vergleich mit der im Budget für die Jahre 1847 und 1848 angenommenen Summe von 295,729 fl. in finanzieller Beziehung kein günstiges, und es ist dies der erste Fall, daß die bisher von Jahr zu Jahr zunehmende Reineinnahme eine Verminderung erleidet.

Zu diesem ungünstigen Resultat haben besonders die in Folge der anhaltenden Theuerung den Großherzoglichen Posthaltereien bewilligten Theuerungszulagen beigetragen, welche vom 1. Januar 1847 an bis zum 1. April 1848 in der Weise bezahlt worden sind, daß bei sämtlichen Posthaltereien der Fahrtlohn für die einfache Post, welcher

durchschnittlich 1 fl. bis 1 fl. 6 fr. betrug, auf 1 fl. 12 fr. und die bestehenden Fahrlohnssaversen um ein Fünftheil erhöht wurden, was nur allein bei der regelmäßigen Bespannung eine Vermehrung der Ausgaben um 37,985 fl. 32 fr. jährlich ausmacht, und mit Hinzurechnung der Extrabespannung sich mindestens auf 50,000 fl. belaufen dürfte.

Außerdem hat sich die Ausgabe dadurch vermehrt, daß seit Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Freiburg bis Schliengen zwischen letzterem Ort und Basel täglich vierfache Gilwagencurse zur Verbindung mit sämmtlichen Eisenbahnkursen hauptsächlich zu dem Zweck hergestellt worden sind, um im Verkehr mit der Schweiz die Concurrnz mit der Elsäßer Bahn auszuhalten, welche letztere den Reisenden eine unmittelbare Anknüpfung mit Basel bietet. Während die frühere dreifache Gilwagenverbindung zwischen Freiburg und Basel in den Monaten Juli, August und September 1846 bei einer Einnahme von 10,744 fl. 39 fr. eine Gesamtausgabe von 11,482 fl. 23 fr. veranlaßte, erforderte die jetzige vierfache Gilwagenverbindung zwischen Schliengen und Basel in denselben Monaten des Jahres 1847 bei einer Einnahme von 11,993 fl. 7 fr. eine Ausgabe von 16,425 fl. 3 fr. und war also in einem Quartal mit einer Einbuße von 4,431 fl. 56 fr. verbunden.

Auch die am 1. Juli 1846 ins Leben getretene Herabsetzung der Gilwagentare von früheren 30 fr. für die Postmeile auf 24 fr. veranlaßte einen Ausfall, der, wenn gleich nicht von großer Bedeutung, dennoch im Vergleich mit der Einnahme des vorhergehenden Jahres etwas über 7,000 fl. betrug. Wenn nun auch diese Verhältnisse mehr vorübergehender Natur sind, und wie zu hoffen ist, sich wieder günstiger gestalten, wenn namentlich die Theuerungszulagen mindestens in der zweiten Hälfte der Budgetperiode wieder wegfallen und dadurch die Ausgaben sich beträchtlich vermindern dürften, so kann doch auf eine Erhöhung der Reineinnahme mit Gewißheit nicht gerechnet werden, weshalb es rathsam erscheint, bei den angenommenen Budgetsätzen stehen zu bleiben.

II. Specielle Bemerkungen.

Einnahme.

§. 1. Erträgnisse aus dem Briefpost- und dem Zeitungsverkehre.

Die unter dieser Rubrik entzifferten Einnahmen waren bisher unter Rubrik 1, Ertrag der Postanstalten aus der Briefpost, vereinigt.

Die hierunter verrechnete Einnahme betrug in den vier Rechnungsquartalen vom 1. Juli 1846 bis dahin 1847 619,520 fl., welche Summe sich auf die nachfolgenden Unterrubriken wie folgt vertheilt:

a. Porto und Franco	521,498 fl. 15 fr.
b. Transitporto von geschlossenen Paketen	51,018 „ 33 „
c. Zeitungsporto (Provision)	37,600 „ 6 „
d. Transitporto von Zeitungen	2,526 „ 8 „
e. verschiedene Gebühren:	
β. Schein-, Einschreib- und andere Gebühren	6,772 „ 6 „
γ. Staffettenabfertigungsgebühr	104 „ 52 „

gibt wieder 619,520 fl. — fr.

Vergleicht man diesen ganzen Ertrag mit dem im Budget für das Jahr 1847 angenommenen Betrag von

583,871 fl., so ergibt sich eine Zunahme von 35,649 fl., wovon der größte Theil auf den Briefpost- und nur ein geringer auf den Zeitungsverkehr fällt.

Da nun erfahrungsgemäß die Einnahmen aus dem Brief- und Zeitungsverkehr fortwährend zunehmen, so sind die vorangeführten neuesten Ergebnisse in den Voranschlag aufgenommen worden.

Bei den unter e. genannten verschiedenen Gebühren erscheinen auch die Zustellungsgebühren, welche die Briefträger für die Zustellung von Briefen und Zeitungen als Gehalt beziehen. Ihr Ertrag belief sich im Jahr vom 1. October 1846 bis dahin 1847 auf 25,758 fl., welche Summe in das Budget übertragen worden ist.

Diese Einnahme, welche einen durchlaufenden Posten bildet, erscheint unter Rubrik 22, Gehalte des untern Hülfspersonals, wieder in Ausgabe.

Unter obiger Summe sind jedoch die Zustellungsgebühren für Briefe und Zeitungen an denjenigen Orten, wo sich keine von der Postadministration unmittelbar aufgestellte Briefträger befinden, also bei allen Postanstalten mit Dienstvertrag, nicht mit inbegriffen. Es liegt jedoch in Absicht, auch von diesen sowohl die Zustell-, als Schein- und Einschreibgebühren für Briefe, wie für Fahrpoststücke durch die Rechnung laufen zu lassen, um den Ertrag dieser Gebühren in seiner ganzen Größe kennen zu lernen.

§. 2. Fahrpost-Erträgnisse.

Der wirkliche Betrag der Einnahme in den vier jüngsten Quartalen vom 1. Juli 1846 bis dahin 1847 ist dem Budgetsatz von 1847 mit 433,730 fl. ziemlich nahe geblieben; er erreicht nämlich die Summe von 438,605 fl. 9 kr.

Auch hier war bisher die gesammte Einnahme in einer Summe vereinigt, welche jetzt in mehrere Unterabtheilungen entziffert ist.

Wegen der Zustellungsgebühren von Fahrpoststücken und dem Gepäc der Reisenden, welche sich in der Zeit vom 1. October 1846 bis dahin 1847 auf 12,187 fl. 35 kr. beliefen, gilt das Nämliche, was oben zu §. 1 e. a. bemerkt wurde; die hier angenommene Summe ist lediglich der Betrag, den die von der Administration angestellten Packer und Packergehülfen für sich bezogen haben. Die gleiche Summe erscheint unter Rubrik 22 wieder in Ausgabe.

Als Ertrag unter dieser Rubrik 2 ist für das Jahr 1848 der neueste Stand, das ist die Einnahme aus dem Zeitraum vom 1. Juli 1846 bis dahin 1847 angenommen, für das Jahr 1849 jedoch, in welchem am 1. August die Eisenbahnstrecke von Schliengen aufwärts eröffnet werden soll, wegen der damit verbundenen Einstellung der Eilwagenfahrten zwischen Schliengen und Basel, der auf zwei Monate fallende Betrag der Einnahme an Personen und Uebergewichtsfranco mit 6,477 fl., so wie an Schein- und Einschreibgebühren mit 97 fl. in Abzug gebracht.

§. 3. Miethzinse für Dienstwohnungen.

Nach dem Stand vom 1. October l. J. läßt derselbe eine jährliche Einnahme von 2,076 fl. erwarten.

§. 4. Strafen.

Ebenfalls der neueste Stand, nämlich der Ertrag vom 1. Juli 1846 bis dahin 1847.

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

Der Budgetsatz ist aus dem Durchschnitt der Normaljahre ermittelt worden.

§. 6. Beitrag der Eisenbahnverwaltung zu den Centralverwaltungskosten.

Der im Vergleich zum vorhergehenden Budget erhöhte Betrag von 23,148 fl. kommt zumeist von einer genaueren

Ausscheidung der Kosten des zum Dienst der Eisenbahnverwaltung verwendeten Personals her, worüber das Nähere in dem Eisenbahnbudget, Tit. II., Rubrik 6, zu sehen ist, wo dieser Posten in Ausgabe erscheint.

§. 7. Verschiedene und zufällige Einnahmen.

Der Budgetsatz unter dieser Rubrik ist eben so wie früher durch zweierlei Berechnung gefunden.

Ein beträchtlicher Theil desselben besteht aus der Vergütung von auswärtigen Postadministrationen für Mitbenützung diesseitiger Wagen und Conducteurs und dieser Theil ist mit dem neuesten Stand vom 1. October l. J. zu 1,730 fl. angenommen, die übrigen Einnahmen aber nach dem Durchschnitt der Normaljahre.

Ausgabe.

Titel I. Lasten.

§. 1. Porto-Abgang, früher Rubrik 10.

Die wirkliche Ausgabe unter dieser Rubrik betrug in dem Zeitraum vom 1. Juli 1846—47

bei der Briefpost 8,635 fl. 16 fr.

bei der Fahrpost 4,742 fl. 55 fr.

unter letzterer Summe sind jedoch bisher noch andere Beträge verausgabt worden, welche im Verlauf von 436 fl. auf andere Rubriken übertragen worden sind.

§. 2. Portovergütung an auswärtige Postanstalten.

Dieser Rubrik, früher Ziffer 8, ist das Ergebnis der vier jüngsten Rechnungsquartale zu Grunde gelegt.

§. 3. Entschädigung und Ersatz, früher Rubrik 21.

Die angenommene Summe ist aus dem Durchschnitt der Normaljahre ermittelt.

§. 4. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge.

Die hierher gehörigen Ausgaben erscheinen bisher nebst anderen Ausgaben unter Rubrik 23, verschiedene und zufällige Ausgaben der General-Postcasse.

Der Budgetsatz ist nach dem Durchschnitt der Normaljahre berechnet.

§. 5. Strafen an den Unterstützungsfond für Postillone.

Die unter §. 4 der Einnahme erscheinenden Strafgeelder kommen unter dieser Rubrik wieder in Ausgabe.

§. 6. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Unter vorstehender Rubrik sind die Ausgaben für Veröffentlichung und Eröffnung der unbestellbaren Retourbriefe Retourfahrpoststücke, der Verlust durch Geldwechsel beim Ankauf von Wechseln zur Bezahlung des französischen Rechnungsguthabens begriffen, welche bisher gleichfalls unter Rubrik 23 verrechnet wurden. Der Durchschnitt dieser Ausgaben in den Normaljahren beträgt 523 fl. und ist in diesem Betrag in das Budget übertragen.

Titel II. Verwaltungskosten.

a. Der Centralverwaltung.

§. 7. Besoldungen (früher §. 11).

Nach den für die Mittelstellen bisher üblichen Besoldungsätzen würden die Besoldungen der bei der diesseitigen Centralstelle angestellten Beamten zu betragen haben:

für 1 Director	3,200 fl.
„ 6 Räte, 1 zu	2,200 „
2 zu 2,000 fl.	4,000 „
2 „ 1,800 „	3,600 „
1 „ 1,600 „	1,600 „
„ 1 Assessor zu	1,400 „
Funktionsgehalt für 1 Baurath	200 „
für 1 Generalpostcassier	1,600 „
„ 1 Oberrechnungs Rath	1,500 „
„ 2 Secretäre } 4 zu 1,200 fl. }	14,300 „
„ 1 Registrator } 5 zu 1,100 „ }	
„ 10 Revisoren } 4 zu 1,000 „ }	
„ 1 Expeditor	900 „
„ 1 Kanzlist	700 „
	<hr/>
	35,200 fl.

Der Effectivetat beträgt 32,400 fl., also 2,800 fl. weniger, als obiger Ansaß.

Zur Besserstellung mehrerer Beamten, deren sich der größte Theil noch nicht im Bezug der budgetmäßigen Besoldungen befinden, sind 2,000 fl. über den Effectivetat aufgenommen worden, wonach derselbe immer noch 800 fl. unter obigem Ansaß bleibt.

§. 8. Gehalte (früher §. 12).

Der bisherige Budgetsaß war 11,796 fl.
 Der Effectivetat beträgt 12,396 „
 also 600 fl. mehr, weil in Folge der außerordentlichen Zunahme der Geschäfte bei der Rechnungsrevision die Anstellung eines weiteren Gehülfen zur Prüfung der Eisenbahn-Geld- und Materialrechnungen unumgänglich notwendig wurde.

Zu dieser Summe kommen im laufenden Budget:

- a. der Gehalt für den Postmaterialverwalter mit 800 fl., welcher bisher wegen seiner Eigenschaft als Aufseher über die hier stationirten Postfuhrwerke bei dem Localetat unter Rubrik 4 Gehalte des untern Hülfspersonals verreehnet war. Er eignet sich jedoch schon deshalb hierher, weil er unmittelbar unter den Befehlen der Centralstelle steht, und nebst der Postmaterialverwaltung auch noch die Bureaukasse bei der Direction besorgt.



b. Der Gehalt für einen weitem Diurnisten mit 474 fl.

Im früheren Budget waren 250 fl. für außerordentliche Aushülfe auf der Kanzlei und für Zeichnungen aufgenommen, welche jedoch nicht ausgereicht haben, indem die Geschäfte der Centralstelle stets in Ausdehnung begriffen sind, und daher auch schon seit längerer Zeit ein weiterer Diurnist ständig auf der Kanzlei eingestellt werden mußte.

Dagegen unterblieb die Aufnahme dieses Ansatzes von 250 fl. im gegenwärtigen Budget, weil zu hoffen ist, daß mit Einstellung dieses fünften ständigen Diurnisten dem Bedürfnis, wenigstens in dieser Budgetperiode, genügt werden könne und für Zeichnungen gleichfalls weniger Kosten vorkommen werden, da der bei der Verwaltung der Centralwerkstätte und des Hauptmagazins dahier angestellte technische Assistent, so weit es sein eigentlicher Beruf erlaubt, auch zu Anfertigung solcher Zeichnungen für die Centralstelle verwendet werden soll.

Die demungeachtet nicht zu umgehenden Ausgaben dieser Gattung werden künftig unter verschiedenen und zufälligen Ausgaben verrechnet werden.

Das Vorstehende zusammengefaßt, ergibt als Resultat:

Effectivetat	12,396 fl.
dazu a.	800 fl.
" b.	474 "
	<hr/>
	1,274 fl.
davon ab	250 "
	<hr/>
Rest	1,024 "
Budgetsatz	13,420 fl.

§. 9. Bureaukosten (früher Rubrik 13).

Hier erscheint nicht nur der Betrag des Bureauaversums von 3,700 fl., welcher bisher ausschließlich die Rubrik 13 bildete, sondern auch die Druckkosten für das Postverordnungsblatt und verschiedene Impressen zum Gebrauch des Postcontrolbureaus, wofür die Kosten bisher unter Rubrik 16 „Druckkosten“ verrechnet waren, und welche nach dem Durchschnitt der Normaljahre 402 fl. betragen.

§. 10. Commissions- und Inspectionskosten (früher Rubrik 14).

Der bisherige Budgetsatz muß um so mehr beibehalten werden, als, wie dermalen, auch künftig regelmäßige Inspektionen vorgenommen werden sollen.

§. 11. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Hier erscheint wieder ein Theil der bisher unter Rubrik 23 verrechneten Ausgaben, nämlich die Kosten für Anschaffung von Inventariestücken, Zugskosten der zur Centralstelle einberufenen Beamten, Examinationsgebühren, Versteigerungskosten, sodann die Kosten für Unterhaltung des Gebäudes der Centralstelle, welche bisher mit den Kosten für die Unterhaltung der Localpostgebäude unter Rubrik 20 vereinigt waren.

b. Der Bezirksverwaltung.

§. 12. Besoldungen der Amtsvorstände, Expeditoren und Cassiere.

Unter der früheren Ausgabenrubrik 1 waren die Besoldungen sämtlicher Localpostbeamten vereinigt, während jetzt die Besoldungen der Postofficiate als Betriebsbeamten unter Rubrik 18 erscheinen.

Der frühere Budgetsatz betrug für die vereinigten Verwaltungs- und Betriebsbeamten 45,650 fl.

In der letztverfloffenen Budgetperiode ist die Aenderung eingetreten, daß das Postamt zu Baden mit dem Eisenbahnamt daselbst vereinigt und dem daselbst angestellten Postofficialen die Cassenführung bei dem Postdienst übertragen wurde.

Deshalb hat die Ausdehnung des Postdienstes zu Heidelberg nöthig gemacht, die früher vereinigte Cassenführung zu trennen, und einen der bei der Fahrpost angestellten Officialen als besondern Cassier für den Fahrpostdienst zu bestellen.

Diese Aenderungen haben zur Folge gehabt, daß die Zahl der Vorstände der vereinigten Post- und Eisenbahnämter von 4 auf 5 gestiegen ist, wogegen sich die Zahl der Postamtsvorstände von 9 auf 8 vermindert hat, daß ferner statt früherer 9 Postcassiere nunmehr deren 11, dagegen nur 18 Postofficiale statt früherer 20 vorhanden sind. Im Ganzen hat daher das Personal weder eine Vermehrung noch eine Verminderung erlitten.

Was nun die Befoldungen der unter Rubrik 12 gehörigen Beamten betrifft, so ist der Bedarf dafür nach dem gegenwärtigen Stand nachstehender:

für 5 Post- und Eisenbahnamts-Vorstände:

2 zu 1,800 fl.	3,600 fl.
2 " 1,700 "	3,400 "
1 " 1,600 "	1,600 "
	<hr/>
	8,600 fl.

zur Hälfte 4,300 fl.

für 8 Postamtsvorstände, zugleich Cassiere:

3 zu 1,700 fl.	5,100 fl.
2 " 1,600 "	3,200 "
3 " 1,500 "	4,500 "
	<hr/>
	12,800 "

für 11 Cassiere:

5 zu 1,300 fl.	6,500 fl.
6 " 1,200 "	7,200 "
	<hr/>
	13,700 fl.

hiervon ab wegen Bruchsal 650 fl.

13,050 "

für das Jahr 1848 30,150 fl.

Im Jahr 1849 kommen dazu der Befoldungsbeitrag für zwei Monate (August und September) für einen Vorstand des Post- und Eisenbahnamts an der Schweizergrenze zu 1,700 fl. zur Hälfte mit 141 fl. 40 fr.

an der Befoldung eines Postcassiers dahin zu 1,300 fl. 216 " 40 "

358 fl. 20 fr.

dagegen ab die Befoldung für 2 Monate des Postmeisters in Lörrach zu 1,600 fl. 267 " 20 "

91 fl. — fr.

B.

	Uebersrag	91 fl. — fr.
dazu obige		30,150 „ — „
für das Jahr 1849		30,241 fl. — fr.

Der Effectivetat ist gegenwärtig 30,000 fl.

§. 13. Kasseneinbußen (früher §. 1).

wie im vorigen Budget.

§. 14. Bureaukosten.

Die unter vorgenannter Rubrik zu verrechnenden Ausgaben waren früher sämmtlich in der Rubrik 5 der Lokalpostverwaltung enthalten.

Eine eigentliche Auscheidung sämmtlicher hieher gehörigen Ausgaben für Bureaukosten von der gleichnamigen für den Betriebsdienst ist nicht wohl thunlich, und der desfallige Betrag daher nur annäherungsweise dadurch zu finden, daß die Erfahrung lehrt, es verhalte sich der Aufwand an Heizung, Beleuchtung und sonstigen Verwendungen zum Bedarf der Verwaltungsbureau's zum ganzen Aufwand wie 1 zu 5. Es ist daher von der Summe, welche in der früheren Rubrik 5 übrig blieb, nachdem die Kosten für Packmaterial und Anschaffung von Inventariestücken, Miethzins und das Tragen der Briefladen ausgeschieden waren, der fünfte Theil hier als Verwaltungsaufwand angenommen worden.

§. 15. Miethzins.

Die Ausgabe unter dieser neu geschaffenen Rubrik wurde bisher unter Rubrik 5, Bureaukosten, verrechnet. Der Budgetsatz ist nach dem neuesten Stand festgestellt.

§. 16. Baukosten (früher Rubrik 20).

Der Durchschnitt der Ausgabe in den Normaljahren für sämmtliche Postgebäude beträgt . . . 1,339 fl. 6 fr.

Nach Auscheidung der zur Unterhaltung des Gebäudes der Centralstelle unter Rubrik 11 angenommenen Summe von 500 fl. verbleiben noch 839 fl. für die Gebäude der Lokalpostanstalten zu Mannheim, Freiburg, Lörrach, Constanz, Stockach, Donaueschingen.

§. 17. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Auch hierher ist ein Theil der früher unter den Rubriken 5 und 23 verrechneten Ausgaben gezogen worden, nämlich die hierher gehörigen Zugskosten, Diäten für Dienstverweser, Sterbquartale, Anschaffung von Inventarien und dergl.

Für Zugkosten sind in der dreijährigen Normalperiode 810 fl. verausgabt worden.

Für die übrigen Kosten, welche im Rechnungsjahr 1846 1,496 fl. betragen haben, wurden 1,490 „
angenommen, im Ganzen daher die runde Summe von 2,000 fl.

Titel III. Betriebskosten.

§. 18. Befoldungen der Officiäle, früher bei §. 1.

Wie schon unter §. 12 näher erläutert ist, hat sich die Zahl der Postofficiäle von 20 auf 18 vermindert, indem 2 davon mit Führung der Postkassen beauftragt worden sind, und daher jetzt in die Klasse der Verwaltungsbeamten gehören.

Nach den bisher angenommenen Sätzen beträgt deren Befoldung:

für 4 zu 1,000 fl.	4,000 fl.
„ 5 zu 900 „	4,500 „
„ 5 zu 800 „	4,000 „
„ 4 zu 700 „	2,800 „
	<hr/>
	15,300 fl.

welche auch den Budgetsatz bilden.

Wird diese Summe von	15,300 fl.
zu der, unter-§. 12 erscheinenden von	30,100 „
	<hr/>
gerechnet, so ergeben sich	45,400 fl.

als Gesamtaufwand für Befoldungen, während der frühere Budgetsatz unter §. 1 45,650 fl. betrug.

§. 19. Gehalte der Dienstgehülfen (früher §. 2).

Im vorigen Budget waren 34 Dienstgehülfen angenommen.

Die stete Zunahme des Dienstes hat jedoch im Laufe der letzten Budgetperiode die Anstellung von 4 weiteren Gehülfen, wovon 2 nach Mannheim, 1 nach Rehl und 1 zur Beforgung der Umspeidition bei der Expedition Schliengen, nöthig gemacht, so daß der wirkliche Stand 38 Gehülfen ist.

Im Budget sind 39 aufgenommen. Es ist nämlich die Anstellung eines weiteren ständigen Gehülfen bei dem Postamt Rastatt nothwendig, da der Correspondenzverkehr in Folge der zahlreichen Garnison und durch den Aufenthalt von beiläufig 5,000 Festungsarbeitern in jüngster Zeit so sehr an Umfang und Bedeutung zugenommen hat, daß die Kräfte zweier Beamten, und selbst bei dem besten Willen und angestrengtesten Fleiße zu ordnungsgemäßer Beforgung des Dienstes nicht hinreichen.

Der Gehalt für 39 Gehülfen zu 450 fl. beträgt 17,550 fl.
wozu noch für Aushülfe bei Erkrankung die Summe von 1,000 „
gerechnet werden muß, da sich die bisher angenommene Summe von 500 fl. weitaus unzureichend gezeigt hat, indem die Arbeitskräfte bei dem anstrengenden Dienst — besonders bei Nacht — so sehr in Anspruch genommen werden, daß Erkrankungen bei diesem Personal ziemlich häufig vorkommen.

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

Die frühere Ausgabe-Rubrik 3, jedoch mit dem Unterschied, daß künftig sämtliche Bezüge der Postanstalten mit Dienstvertrag, also auch die Zustellgebühren, Schein-, Einschreib- und sonstige Gebühren, Nachnahmeprovisionen hier in Ausgabe erscheinen sollen — wie bereits zu Einnahme-Rubrik 1 bemerkt wurde.

Da deren Ertrag bisher nicht bekannt war, so kann ein Budgetsatz dafür eben so wenig angenommen werden.

wie in gedachten Einnahmsrubriken; es sind daher nur die im Zeitraum vom 1. Juli 1846 bis dahin 1847 wirklich verausgabten Beträge eingesezt, jedoch mit der schon jetzt zulässigen Specification.

Die Portoanteile betragen mit seltenen Ausnahmen von der Briefposteinnahme ein Fünftel, von der Einnahme aus Fahrpostporto ein Zehntel, aus Passagierfranco ein Zwanzigstel.

Der Antheil an der für die Postcasse zu erhebenden Zeitungsprovision besteht für sämtliche Postanstalten gleichmäßig für die Aufgabepostanstalt in einem Sechstel, für die Abgabepostanstalt in einem Drittel, für die Umspeditionsanstalt (wenn nämlich eine Umspedition vom In- oder Ausland statt findet) in einem Sechstel.

Ein fester Gehalt ist nur da bewilligt, wo wegen besonderer Verhältnisse die Errichtung einer Postexpedition nöthig war, deren Einkommen an Portoanteilen jedoch zu gering gewesen wäre, oder wo wegen besonderer Bemühung für Umspedition von Briefen und Fahrpoststücken eine bessere Belohnung nöthig erschien, sowie endlich in dem Falle, wenn die Portoanteile nebst den sogenannten Emolumenten eine bedeutend höhere Summe betragen würden; so daß durch Auswerfung eines festen Gehaltes für die Postcasse eine Ersparniß entsteht.

§. 21. Gehalte des Fahrpostpersonals.

Die Ausgabe unter vorstehender Rubrik war früher mit der unter der nachfolgenden Rubrik 22 enthaltenen in §. 4 der Ausgabe „Gehalte des untern Hülfpersonals“ vereinigt.

Um jedoch eine Uebersicht über die eigentlichen Kosten des Transportdienstes zu erhalten, war es nöthig, den Aufwand für die Postconducteurs von demjenigen für die Bureaudiener, Packergehülfen, auszuscheiden und für beide Gattungen besondere Ausgabenpostionen zu schaffen.

Der dermalige Stand der Conducteurs ist 52. Zu dem normalmäßigen Gehalt derselben war im früheren Budget noch eine Summe von 1,200 fl. für Aushülfe bei Erkrankungen für das ganze unter der Rubrik 4 erscheinende Personal aufgenommen, welche jedoch nicht zureichte, indem der Dienst der Postconducteurs besonders zur Winterzeit sehr anstrengend ist, so daß öfters Erkrankungen vorkommen. Wenn man nun auch diese Summe bis auf den wirklichen Aufwand im leztverflohenen Jahr erhöhen wollte, so würde damit dem Bedürfnis doch nicht entsprechend abgeholfen sein, indem bei zusammentreffenden Verhinderungen solcher Subalterndiener die Administration sehr häufig in den Fall kommt, die Gilwagen, mit welchen fast durchgängig auch die Briefpakete und Fahrpoststücke befördert werden, durch andere Subalternbedienstete besetzen, die Dienste der lezttern aber wieder durch fremde Individuen besorgen zu lassen, wodurch nicht nur doppelte Kosten entstehen, sondern auch durch die mit den Obliegenheiten eines Postconducteurs weniger vertrauten Aushülfspersonen öfters Fehler vorgehen, sowie endlich die Sicherheit der Postbureaus durch die Verwendung fremder Personen an der Stelle der zum Conducteursdienst gezogenen Bureaudiener und Packer gefährdet ist.

Es erscheint darum zweckmäßiger, besondere Aushülfs-Conducteurs anzustellen.

Der Aufwand für 3 solcher Conducteurs, wovon 1 nach Heidelberg, 1 nach Stockach, und 1 nach Freiburg zu stationiren wäre, beträgt nach den bestehenden Normalsätzen 1,665 fl., welche dem bisherigen Ansatz zugeschlagen sind, und wodurch sich dieser Voranschlag auf 30,525 fl. erhöht.

Für außerordentliche Dienstaushülfe sind ferner 500 fl. und für Remunerationen für ausgezeichnete Dienstleistungen ein Fond von 300 fl. angenommen, da in dem gegenwärtigen Rubrikensystem die bisher bestandene besondere Rubrik „Gratificationen und Remunerationen“ nicht mehr erscheint. Die ganze Summe beträgt hiernach für das Jahr 1848 31,325 fl.

Im Jahr 1849 vermindert sich diese Summe wegen der gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn von Schliengen bis zur Landesgrenze erfolgenden Aufhebung der Gilwagencurse zwischen Schliengen und Basel, um das Natum an dem Gehalt der zu diesem Cours nöthigen 4 Postconducteurs, welches an dem Jahresbetrag von 2220 fl. für 2 Monate 370 fl. beträgt, und deren Diäten, welche sich im August und September l. J. auf 122 fl. beliefen.

Die an die Eisenbahnkasse zu vergütenden 4,440 fl. für 8 Conducteurs zum Transport der Briefpost, welche im vorigen Budget unter Rubrik 4 Unterabtheilung Fahrpost aufgenommen waren, erscheinen diesmal unter Ziffer 22 der Briefpost, da diese Ausgabe lediglich den Briefpostdienst betrifft.

§. 22. Gehalte des untern Hülfspersonals.

a. Bei der Briefpost:

Der dermalige Stand ist:

- 33 Briefträger,
- 3 Zeitungspacker,
- 9 Bureaudiener,
- 8 Conducteurs zum Transport der Briefpost auf der Eisenbahn.

In der Regel beziehen die Briefträger außer einer Entschädigung von 25 fl. jährlich zur Anschaffung der Dienstkleidung keinen fixen Gehalt aus der Postkasse, ihr Einkommen besteht vielmehr aus dem Ertrag der Zustellgebühren von Briefen und Zeitungen, welche im Rechnungsjahre 1847, d. i. vom 1. October 1846 bis dahin 1847 die Summe von 25,733 fl. 42 fr. erreichten.

Nur an den Orten, wo der Correspondenz-Verkehr nicht so bedeutend ist, um durch den Ertrag der Zustellgebühren die Mittel zur Bezahlung eines Bediensteten zu gewähren, ist denselben ein Zuschuß aus der Postkasse bewilligt.

Es ist dies der Fall zu Bischofsheim an der Tauber, Offenburg, Kehl, Lörrach, Stockach.

Dagegen ist an andern Orten, wo der Postverkehr sehr bedeutend ist, den Briefträgern zur Auflage gemacht, die Gehalte der Bureaudiener entweder ganz oder theilweise zu bezahlen, und es betragen die Ausgaben aus dem Ertrag dieser Zustellgebühren dermalen 1,400 fl.

Die Bezüge für die 12 Zeitungspacker und Bureaudiener sollen nachstehenderweise regulirt werden:

3 zu 525 fl.	1,575 fl.	} 5,400 fl.
3 zu 475 "	1,425 "	
3 zu 425 "	1,275 "	
3 zu 375 "	1,125 "	

Das Dienst Einkommen für obiges Personal stellt sich daher gegenwärtig folgendermaßen:

für 33 Briefträger Zuschuß aus der Postkasse.	1,725 fl.
Ertrag der Bestellgebühren	
aus Briefen	23,062 fl. 14 fr.
aus Zeitungen	2,671 " 28 "
aus Estaffetten	4 " 30 "
	<hr/>
25,738 fl. 12 fr.	Uebertrag . 1,725 fl.

Uebertrag	25,738 fl. 12 fr.	1,725 fl.
Davon Abgabe an die Bureaudiener	1,400 " — "	
Rest	24,338 fl. 12 fr.	
für 12 Zeitungspacker und Bureaudiener aus der Postkasse		3,980 "
Außerdem beziehen dieselben :		
Zuschuß von den Briefträgern	1,400 fl.	
Eigenes Einkommen von Passagiereffecten	20 "	
	<u>1,420 fl.</u>	
für 8 Conducteurs an die Eisenbahn		4,440 fl.
Dazu Aushülfe bei Erkrankungen für 20 Diener, da die Briefträger die Aushülfkosten bei Erkrankungen selbst zu bestreiten haben		300 "
Remuneration und Gratification für 20 Diener		100 "
		<u>10,545 fl.</u>
Rechnet man dazu die in §. 1 der Einnahme erscheinenden Zustellgebühren von		25,758 "
so ergibt sich die Summe von		36,303 fl.

als Budgetsatz.

b. Bei der Fahrpost:

Der gegenwärtige Stand ist:

- 13 Packer,
- 7 Packergehülfen,
- 6 Bureaudiener,
- 4 Wagenwärter.

Bei dem Gehalt der Packer gilt das nämliche, was oben wegen der Gehaltsbezüge der Briefträger gesagt ist. Es beziehen deren nur 2 einen festen Gehalt aus der Postkasse, dagegen sämtliche das übliche Monturgeld mit 25 fl. jährlich.

Von dem Ertrag der Zustellungsgebühren haben sie 1,150 fl. zum Gehalt der Packergehülfen und Bureaudiener zuzuschießen.

Die Bezüge der Packergehülfen und Bureaudiener sollen in nachstehender Weise normirt werden:

4 zu 475 fl.	1,900 fl.
5 zu 425 "	2,125 "
4 zu 375 "	1,500 "
	<u>5,525 fl.</u>

und die der Wagenwärter:

2 zu 425 fl.	850 fl.
2 zu 375 "	750 "
	<u>1,600 fl.</u>

Der Gesamtaufwand für dieses Personal stellt sich daher folgendermaßen:

für 13 Packer Zuschuß aus der Postkasse	800 fl.
Außerdem beziehen dieselben:	
Zustellgebühren von Paketen	11,534 fl. 47 fr.
von Passagiergepäck	102 „ 12 „
	<hr/>
	11,636 fl. 59 fr.
Davon Beitrag zu den Gehältern der Packergehülfen und Bureaudiener	1,150 „ — „
	<hr/>
Rest	10,486 fl. 59 fr.
für 7 Packergehülfen und 6 Bureaudiener	3,825 „
Außerdem beziehen dieselben:	
Zuschuß aus den Zustellgebühren der Pakete	1,150 fl.
Eigenes Einkommen aus der Zustellung von Passagiereffecten	550 „
	<hr/>
	1,700 fl.
Für 4 Wagenwärter	1,600 fl.
Dazu Aushülfe bei Erkrankungen für 17 Bedienstete	200 „
Remuneration und Gratification	100 „
	<hr/>
	6,525 fl.
Rechnet man dazu die im §. 2 der Einnahme erscheinenden Zustellgebühren von	12,187 „
so ergibt sich eine Gesamtausgabe von	18,712 fl.

§. 23. Botenlöhne.

Diese neue Rubrik ist nur zu dem Zweck geschaffen, um die Kosten für den Landpostbotendienst aufzunehmen, falls die Gründung einer solchen zur Vervollständigung des Postdienstes gehörigen Anstalt beschlossen werden sollte.

§. 24. Postillons-Trinkgelder.

Die Ausgaben unter dieser neu geschaffenen Rubrik waren früher unter Rubrik 6 „Transportkosten“ begriffen; ihr Betrag erreicht jedoch eine solche Höhe, daß dafür die Annahme eines besonderen Paragraphen angemessen schien.

Der hier ermittelte Satz von zusammen 37,485 fl. für das Jahr 1848 ist gleich der in der Zeit vom 1. Juli 1846 bis dahin 1847 ausbezahlten Summe, für das Jahr 1849 kommen jedoch 866 fl. wegen Aufhebung der Silwagencurse zwischen Schliengen und Basel in Abzug.

§. 25. Postillons-Monturen (früher §. 17).

Der Stand der Postillons ist dormalen beiläufig 360.

In der neuen Budgetperiode werden fällig: 2 mal Hüte, 1 mal Collete, 1 mal Mäntel.

Die Ausgabe berechnet sich daher folgendermaßen:

	im Jahr 1848	
	für 360 Hüte zu 2 fl. 14 fr.	804 fl.
	„ 360 Mäntel zu 18 fl. 54 fr.	6,804 „
		<u>7,608 fl. — fr.</u>
	im Jahr 1849	
	für 360 Hüte zu 2 fl. 14 fr.	804 fl.
	„ 360 Collete zu 7 fl. 27 fr.	2,682 „
		<u>3,486 „ — „</u>
		11,094 fl. — fr.
	im Magazin sind jedoch noch vorrätzig für	<u>760 „ 33 „</u>
	Rest Ausgabe für 1848 und 1849	10,333 fl. 27 fr.
	trifft auf 1 Jahr 5,167 fl.	

§. 26. Bespannungskosten und für Reichsreisen.

Die hierher gehörigen Kosten bildeten bisher mit dem Aufwand für Postillonstrinkgelder, Chaussees, Pflaster, Brückengeld, Beleuchtung der Wagen die Rubrik 6 Transportkosten.

Der wirkliche Aufwand dieser Rubrik 6 betrug in der Zeit vom 1. Juli 1846 bis dahin 1847

bei der Briefpost	103,315 fl.
bei der Fahrpost	353,602 „

Nach Ausscheidung der oben genannten auf andere Rubriken übertragenen Ausgaben vermindert sich jedoch

erstere Summe auf	102,348 fl.
letztere auf	281,881 „

welche den Budgetsatz für 1848 bilden.

In der Periode, deren Rechnungsergebnisse dem Budgetsatz zu Grunde gelegt sind, waren die Theuerungszulagen ein halbes Jahr in Wirksamkeit.

Eben so im Jahr 1848.

Für das Jahr 1849 können wegen Aufhörens der Theuerungszulagen 25,000 fl. in Abzug gebracht werden.

Weiter wird sich im Jahr 1849 der Aufwand an Bespannungskosten bei der Fahrpost wegen Einstellung des Giltwagencurses zwischen Schliengen und Basel um den Betrag für die Monate August und September mit 9,565 fl. vermindern.

§. 27. Vergütung an die Eisenbahnverwaltung für den Transport von Frachtsüden.

Diese Ausgaben wurden bisher gleichfalls als Transportkosten unter Rubrik 6 verrechnet.

Der Aufwand berechnet sich folgendermaßen:

für das Jahr 1848

Vergütung an die badische Eisenbahnverwaltung für die Fahrpostbeförderung bis Schliengen und zurück, täglich 117 Wegstunden zu 42 fr.	29,893 fl. 30 fr.
Vergütung an die Verwaltung der Main-Neckar-Bahn die vom 1. Juli 1846 bis dahin 1847 bezahlte Summe von	<u>1,325 „ 28 „</u>
	<u>31,218 fl. 58 fr.</u>

für das Jahr 1849

wie vorstehend	31,218 fl. 58 fr.
Ferner Fahrpostbeförderung von Schliengen bis zur Schweizergrenze und zurück, 10 $\frac{1}{2}$ Stunden zu 42 fr. auf 153 Tage	1,124 „ 33 „
	<hr/> 32,343 fl. 31 fr.

§. 28. Anschaffung der Postwagen (früher §. 18).

Da die Zahl der Postwagen unter den dormaligen Kursverhältnissen nicht verringert werden kann, so muß der bisherige Budgetsatz auch diesmal beibehalten werden.

§. 29. Unterhaltung der Wagen.

Der größte Theil der hier erscheinenden Ausgaben bildete früher die Rubrik 7 Reparaturkosten.

Zu diesen sind nun aber die bisher unter Rubrik 6 verrechneten Kosten für Schmierer und Reinigen der Wagen hinzugezogen worden, um diese neue Ausgabstrubrik zu bilden.

Die ersteren Kosten sind nach dem Durchschnitt der Normaljahre mit	34,101 fl.
die letzteren nach dem neuesten Rechnungsergebniß mit	3,316 „
	<hr/> zusammen mit . . . 37,417 fl.

in das Budget aufgenommen.

§. 30. Verschiedene Kosten des Transports.

Die hier erscheinenden Ausgaben waren früher sämmtlich unter Rubrik 6 Transportkosten verrechnet.

Es erschien jedoch zweckmäßiger, sie unter dieser Rubrik zusammenzufassen.

Die einzelnen Sätze sind nach dem neuesten Stand berechnet.

Die Unterrubrik a. ist zur Verrechnung der Entschädigung an die Eisenbahnverwaltung für den Transport der wandernden Postbureaus wegen Mehraufwand an Feuerung, Abnutzung der Schienen u. dgl. bestimmt.

Die mit diesem neuen Dienst verbundenen Kosten werden in dem nachträglichen Budget erscheinen.

§. 31. Bureaukosten.

Der Budgetsatz ist gefunden aus dem wirklichen Aufwand unter der früheren Rubrik 5 in den 4 jüngsten Quartalen, nachdem die Kosten für Miethzinse, Packmaterial, Inventariestücke, das Tragen der Brieflade, davon ausgeschieden, dagegen die bisher unter Rubrik 7. Reparaturkosten an Inventariestücken bei der Briefpost verrechneten Beträge dazugeschlagen worden waren.

Nach gedachter Ausscheidung ergab sich ein Betrag von 9,049 fl. bei der Briefpost und von 2,225 fl. bei der Fahrpost.

Da jedoch bei den vereinigten Brief- und Fahrpostanstalten der ganze Bureauaufwand bisher der Vereinfachung wegen auf die Briefpostrechnung in Ausgabe decretirt worden ist, so ist es, um eine richtige Uebersicht über den wirklichen Aufwand in dieser Rubrik zu erhalten, nöthig, die Hälfte dieser 4,470 fl. 14 fr. betragenden Summe der Fahrpost zuzuschneiden, wonach sich erstere um 2,235 fl. vermindert, und letztere um den gleichen Betrag erhöht.

C.

Von den sich hiernach ergebenden Summen mit 6,814 fl. bei der Briefpost und 4,460 fl. bei der Fahrpost erscheint, wie schon unter §. 14 erläutert, $\frac{1}{3}$ dort und $\frac{4}{5}$ unter gegenwärtiger Rubrik.

§. 32. Druck- und Buchbinderkosten.

Der Budgetsatz ist der Durchschnitt der Normaljahre aus der früheren Rubrik 16, nachdem die Kosten für den Druck des Verordnungsblattes und mehrerer zum Gebrauch für das Postcontrolbureau angeschaffter Impressen ausgeschrieben und auf die Rubrik 9 übertragen worden sind.

§. 33. Packmaterial.

Hierher gehört der Aufwand für Packpapier, Packseil, Packstränge, Brief- und Fahrpostbeutel u. dgl.

Von den hier unter besonderer Rubrik aufgenommenen Kosten war früher ein Theil unter Rubrik 5 Bureaukosten und Packmaterial, ein anderer Theil unter Transportkosten verrechnet.

Der wirkliche Aufwand in den letzten vier Quartalen betrug:

bei der Briefpost . . . 2,052 fl. 31 fr.

bei der Fahrpost . . . 1,097 „ 42 fr.

§. 34. Fremdes Transitporto.

Unter dieser Rubrik — früher Ziffer 9 — ist das Ergebnis der vier jüngsten Quartale zu Grunde gelegt.

§. 35. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Nachdem schon der größte Theil der früher unter Rubrik 23 verrechneten Ausgabeposten den neuen Rubriken 6, 11 und 17 zugeföhren ist, erscheinen hier nur noch die Zugskosten für die zum Betrieb gehörigen Bediensteten, Anschaffung von Inventarien und sonstigen kleineren Ausgaben, welche nach dem Durchschnitt der Normaljahre nahezu 1,500 fl. betragen.

Carlsruhe, im December 1847.

Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen.

In Abwesenheit des Directors:

Steinam.

Effectivetat vom 1. Oktober 1847.

Central-Verwaltung.

1 Director	3,200 fl.
7 Collegialmitglieder: 6 Rätthe, 1 zu 2,200 fl., 3 zu 1,900 fl., 1 zu 1,600 fl., 1 zu 1,300 fl. 1 Affessor zu 1,200 fl.; Functionsgelalt eines Mitglieds der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues 200 fl.	12,200 "
16 Kanzleibeamte, 1 Oberrechnungs Rath zu 1,400 fl., 2 Secretäre, 1 Registrator, 10 Revisoren, 1 Expeditor, 1 Kanclist. 1 zu 1,400 fl., 2 zu 1,200 fl., 1 zu 1,100 fl., 2 zu 1,000 fl., 2 zu 900 fl., 5 zu 800 fl., 1 zu 700 fl., 1 zu 600 fl.	15,400 "
1 Generalpostcaffier	1,600 "
25	unter Rubrik 7 32,400 fl.

Local-Postverwaltung.

5 Post- und Eisenbahnamtsvorstände, 1 zu 1,100, 1 zu 900, 1 zu 850, 1 zu 800, 1 zu 700	4,350 fl.
8 Postamtsvorstände:	
1 zu	2,000 fl.
2 " 1,700	3,400 "
1 " 1,600	1,600 "
4 " 1,500	6,000 "
	13,000 "
11 Cassiere und Expeditoren:	
4 zu 1,300	5,200 fl.
2 " 1,200	2,400 "
4 " 1,100	4,400 "
1 "	650 "
	12,650 "
	unter Rubrik 12 30,000 fl.
18 Officiale	2 zu 1,000 fl. 2,000 fl.
	4 " 900 " 3,600 "
	8 " 800 " 6,400 "
	4 " 700 " 2,800 "
	unter Rubrik 18 14,800 fl.

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der öffentlichen Angelegenheiten

Verordnung

Nachträgliches Budget

für

1848 und 1849.

1848	11,000	11,000
1849	11,000	11,000
Zusammen		22,000

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen
Angelegenheiten.

Postverwaltung.

		1848.	1849.
		fl.	fl.
Ausgabe.			
Lit. III. Betriebskosten.			
§.			
19.	Gehalte der Dienstgehülfen	5,588	10,510
22.	Gehalte des untern Hülfspersonals	158	1,827
29.	Unterhaltung der Postwagen	2,672	5,414
30. a.	Bergütung an die Eisenbahnverwaltung für den Transport der Briefpostwagen	2,672	5,414
Summe des Titels III.		11,090	23,165

B e g r ü n d u n g.

b. Kosten der Einrichtung der wandernden Post.

Nachdem die Erfahrung gelehrt hat, daß der größte Theil der Beschwerden über verzögerte Beförderung und Bestellung der Correspondenz seit Eröffnung der Eisenbahn darin seinen Ursprung hat, daß bei den dermalen veränderten Verhältnissen gerade auf der ganzen, durch die Eisenbahn durchzogenen Linie die Nacht nicht mehr zur Briefpostbeförderung benützt wird, und ohne große Kosten auch nicht benützt werden kann, daß ferner ohne übermäßige Vermehrung der Briefpacketschlüsse eine ununterbrochene Weiterbeförderung ohne Umspeidition nicht ausführbar ist, da die Anfertigung der mit jedem Hauptzug dermalen schon abgehenden vielen Briefspacete auf den Postbureaus den Bureaudienst so sehr vermehrt, daß die Beamten besonders an den Orten, wo Umspeidition stattfindet, die vorhandene Correspondenz theilweise nicht rechtzeitig erledigen können, und bei der Eile, mit der das ganze Geschäft bewirkt werden muß, mancherlei Verstöße nicht zu vermeiden sind, so ist zur thunlichsten Beseitigung dieser Uebelstände zweckmäßig erachtet worden, wandernde Postbureaus einzurichten, von denen je eines mit jedem Haupt-Eisenbahnzug landauf- und landabwärts befördert werden soll.

Zu diesem Dienst sind erforderlich 12 Gehülfen, wovon täglich 8 im Dienst und die 4 übrigen zur Abwechslung erforderlich sind, indem wegen der großen Anstrengung wenigstens alle paar Tage eine Ablösung unerlässlich ist.

Desgleichen sind zur Bedienung und Hülfeleistung bei diesem Dienst 10 Bureaudiener erforderlich, deren Bezahlung wohl am besten nach dem nämlichen Fuß geschieht, wie bei den Eisenbahnconducturen der Personenzüge.

Da die Postverwaltung bisher schon für den Transport der Briefspacete die Kosten für 8 Conducturen mit 4,440 fl. an die Eisenbahnverwaltung vergütet, so ist hier nachträglich nur der Mehraufwand, welcher sich durch Anstellung von 12 Bureaudienern statt bisheriger 8 Conducturen ergibt, in Ansatz zu bringen.

Ferner gehört hierher der Aufwand zur Unterhaltung der neuen Wagen zur wandernden Post, von welchen täglich 8 in Verwendung kommen werden.

Nach den für die Eisenbahnwagen bisher gemachten Erfahrungen berechnet sich der Aufwand zur Unterhaltung und Instandhaltung solcher Wagen in den ersten Jahren nach ihrer Erbauung auf 2 fr. für die Wegstunde.

Eine weitere Ausgabe in gleichem Betrag, wie die oben genannte, entsteht durch die Entschädigung an die Eisenbahnverwaltung für den Transport der wandernden Postwagen, wegen Mehraufwand an Feuerung, Abnutzung der Schienen und dergleichen, wofür der geringste Betrag mit 2 fr. für die Wegstunde angenommen wird.

Verhandlungen der 2. Kammer von 1848. 43 Beilagenheft.

D

Als Zeit der Einführung dieser wandernden Postbureaus ist der 1. April 1848 bestimmt, bis wohin alle Einrichtungen getroffen sein werden.

Die Berechnung der Kosten stellt sich nun folgendermaßen:

§. 19. Aufwand für Gehülfen.

Für 1848.

Gehalt von 12 Gehülfen zu jährlich 450 fl.	
Betrag für 6 Monate	2,700 fl.
Diät zu 2 fl. für den Tag, für 4 Gehülfen, ohne Uebernachten 1 fl. 30 fr.	
für 183 Tage	1,238 fl.
Für 4 Gehülfen mit Uebernachten zu 2 fl.	
für 183 Tage	<u>1,650 „</u>
	2,888 „
	<u>gibt . . 5,588 fl.</u>

Für 1849.

Gehalt der Dienstgehülfen für 12 Monate	5,400 fl.
Diät zu 1 fl. 30 fr. für 4 Gehülfen täglich	2,190 fl.
Diät zu 2 fl. für 4 Gehülfen täglich	<u>2,920 „</u>
	5,110 „
	<u>10,510 fl.</u>

§. 22. Aufwand für die Bureaudiener.

Für 1848.

Gehalt zu jährlich 350 fl. von 10 Bureaudienern für 6 Monate	1,750 fl. — fr.
Fahrtgebühe zu $\frac{3}{4}$ fr. für die Wegstunde, für 8 Bureaudiener täglich für $54\frac{3}{4}$ Wegstunden,	
Betrag für 183 Tage	1,001 „ 57 „
Uebernachtgebühe zu 30 fr., für 4 Bureaudiener täglich, Betrag für 183 Tage	366 „ — „
	<u>3,117 fl. 57 fr.</u>
Davon geht ab das Ratum für 8 Monate von 4,440 fl. für 8 im ordentlichen Budget ent-	
haltene Conducteure	2,960 „ — „
	<u>Rest . . 157 fl. 57 fr.</u>

Für 1849.

Gehalt der 10 Bureaudiener	3,500 fl. — fr.
Fahrtgebühe für 8 derselben in 365 Tagen zwischen Mannheim und Schliengen $54\frac{3}{4}$ Stunden	
	<u>Uebertrag . . 3,500 fl. — fr.</u>

	Uebertrag . . .	3,500 fl. — fr.
zu $\frac{3}{4}$ fr. und vom 1. August 1849 an bis zur Schweizergrenze, also für 61 Tage noch weitere		
$5\frac{1}{4}$ Stunden, zu $\frac{3}{4}$ fr. für die Stunde	2,036 fl. 30 fr.	
Ueberrnachtgebühr für 4 Bureaudiener	730 " — "	
	<hr/>	6,266 fl. 30 fr.
	ab	4,440 " — "
	<hr/>	1,826 fl. 30 fr.
	Rest	<hr/>

§. 29. Aufwand für Unterhaltung der Wagen.

Für 1848.

Täglich 4 Wagen landauf- und 4 Wagen landabwärts, also 8 Wagen auf der Strecke zwischen Mannheim und Schliengen $54\frac{1}{4}$ Wegstunden, die Wegstunde zu 2 fr., macht täglich 14 fl. 36 fr. und für die Zeit vom 1. April bis letzten September auf 183 Tage

	2,671 fl. 48 fr.
--	------------------

Für 1849.

Wie vorstehend, aber für 365 Tage 5,329 fl. — fr.

Ferner vom 1. August an für die weitere Strecke von Schliengen bis zur Schweizergrenze auf $5\frac{1}{4}$ Stunden, zu 2 fr. die Stunde in 61 Tagen 85 " 24 "

	<hr/>	5,414 fl. 24 fr.
--	-------	------------------

§. 30. a. Vergütung an die Eisenbahnverwaltung für den Transport der Briefpostwagen

Die gleichen Summen wie oben unter §. 29.

Der Gesamtaufwand für die wandernde Post beträgt daher außer dem Aufwand zur Anschaffung der dafür erforderlichen Wagen, welcher im außerordentlichen Budget erscheint,

für das Jahr 1848:

für Dienstgehülfen	5,588 fl.
für Bureaudiener	158 "
für Unterhaltung der Postwagen	2,672 "
für Förderungskosten	2,672 "
	<hr/>
	11,090 fl.

für das Jahr 1849.

für Dienstgehülfen	10,510 fl.
Uebertrag	10,510 fl.

Uebertrag	10,510 fl.
für Bureaudiener	1,827 "
für Unterhaltung der Postwagen	5,414 "
Förderungskosten	5,414 "
	<hr/>
	23,165 fl.

Carlsruhe, im December 1847.

Direction der Großh. Posten und Eisenbahnen.

In Abwesenheit des Directors:

Steinam.

Vdt. Mainhard.

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der ansehnlichen
Kriegsangelegenheiten

Anßerordentliches Budget

für

1848 und 1849.

1848	1849
13,000	12,200
1,000	1,000
1,000	1,000

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen
Angelegenheiten.

Postverwaltung.

		1848.	1849.
Einnahme.			
Nichts.			
Ausgabe.			
§. 28. Anschaffung der Postwagen		45,000	—
§. 35. Verschiedene und zufällige Ausgaben		2,253	2,000
		47,253	2,000

Begründung.

§. 28. Anschaffung der Postwagen.

Zum Transport der Brieffschaften auf der Eisenbahn sind bisher Personenwagen zweiter Classe verwendet worden, welche mit einer für den Conductor bestimmten besondern Abtheilung versehen wurden, die den vierten Theil bis zur Hälfte des ganzen Wagenraumes einnahm.

Für die Abtretung dieses Raumes von der Eisenbahnverwaltung zum Nutzen der Postverwaltung wurde von Letzterer eine Vergütung bisher nicht geleistet.

Nachdem jedoch aus den, im nachträglichen Budget entwickelten Gründen, die Einführung von wandernden Postbureaus auf der Eisenbahn beschlossen worden und zur Herstellung eines solchen der ganze Raum eines Wagens erforderlich wird, so ist es Sache der Postverwaltung, die zu dieser Einrichtung nöthige Anzahl von Wagen auf eigene Kosten anzuschaffen, weil diese Wagen ausschließlich für den Brieftransport gebaut und verwendet werden müssen, eine Personenbeförderung daher von Seiten der Eisenbahnverwaltung mit diesen Wagen nicht mehr stattfinden kann.

Nach genauer Berechnung ist zu diesen wandernden Postbureaus eine Anzahl von 18 Wagen nöthig, und es ist der Ersparung der Kosten wegen für rathlich erachtet worden, die bisher schon zum Brieftransport verwendeten Eisenbahnwagen zweiter Classe, welche, sämmtlich nach älterer Construction, in ihrem Oberbau doch eine größere Abänderung bedurft hätten, um wieder in ihrer ganzen Ausdehnung zum Personentransport hergestellt zu werden, zur Einrichtung dieser Postbureau's zu verwenden, und sie daher von der Eisenbahnverwaltung gegen Vergütung ihres dermaligen Werthes zu übernehmen.

Zur Bemessung dieser Entschädigung haben folgende Punkte gedient.

Der Werth jedes der übernommenen Wagen beträgt nach dem Inventarium durchschnittlich . . . 2,880 fl.
wird jedoch, weil dieselben schon mehrere Jahre in Dienst sind, und daher auch ohne diese anderweite Bestimmung eine größere Restauration bedurft hätten, es sich überdies hier nur um eine Ausgleichung zwischen zwei Staatscassen handelt, durchschnittlich zu einem Verkaufswerthe von 2,000 fl.
angenommen.

Die Kosten der Einrichtung und Abänderung betragen für den Wagen 780 fl.
davon geht jedoch ab der Werth der Constructionstheile, welche anderweit verwendet werden können, im Anschlag zu 280 „

Rest . . 500 fl.

so daß die ganze Entschädigung für einen Wagen auf 2,500 fl., für die ganze Anzahl von 18 Wagen daher auf 45,000 fl. sich belaufen wird.

§. 35. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Zu den Anschaffungskosten der Postwagen kommt noch der Aufwand für die innere Einrichtung der Bureaus, als für 1 kleinen Ofen, einige Sessel, Waschbeden, Briefwage, Schlösser und dergleichen, welche sich für jeden Wagen wieder auf beiläufig 100 fl. belaufen dürften, für 18 Wagen somit auf 1800 fl.

Ein fernerer hierher gehöriger Aufwand besteht in den Kosten der Anschaffung von Inventariestücken zur inneren Einrichtung von neuen Postbureaus in der Stadt Freiburg und zu Weil am Endpunkte der Bahn.

Von der im Postbudget für die Jahre 1846 und 1847 zur innern Einrichtung der neuen Postbureaus zu Freiburg aufgenommenen Summe von	2,000 fl. — fr.
sind bis zum Schlusse des Jahres 1847 verwendet worden	1,546 " 48 "

es bleiben daher noch verwendbar	453 fl. 12 fr.
--	----------------

deren Aufrechterhaltung für die neue Budgetperiode deshalb nöthig ist, weil die Einrichtung noch nicht als vollendet angesehen werden kann.

Im Laufe der gegenwärtigen Budgetperiode wird aber auch die Bahnstrecke oberhalb Schliengen in Betrieb gesetzt werden, und damit die Vereingung des Postdienstes mit dem Eisenbahndienst am Endpunkte der Bahn verbunden sein.

Zur neuen Einrichtung der Postbureaus bei dem Post- und Eisenbahnamt am Endpunkte der Bahn wird die gewöhnliche Summe von 2,000 fl. für das Jahr 1849 aufgenommen.

Carlsruhe im Januar 1848.

Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen.

In Abwesenheit des Director's.

Steinam.

Vdt. Rainhard.

Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

B. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

	1848.	1849.
Einnahme.	fl.	fl.
Ertrag der Eisenbahn.		
8.		
1. Durch unmittelbare Erhebung	2,137,177	2,186,311
2. Durch Vergütung von den Postanstalten	31,373	31,018
3. Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken	5,650	5,650
4. Erlös aus Inventariensüden und Material	8,100	8,100
5. Ertrag	—	—
6. Strafen	1,925	1,925
7. Verschiedene und zufällige Einnahmen	600	600
Summe der Einnahme	2,184,825	2,233,604
Ausgabe.		
Titel I. Lasten.		
1. Abgang und Nachlaß	20	20
2. Entschädigung und Ertrag	1,000	1,000
3. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge	1,600	1,600
4. Strafen an den Unterstützungsfond für Eisenbahnbedienstete	1,500	1,500
5. Verschiedene und zufällige Ausgaben	425	425
Summe Tit. I.	4,545	4,545
Titel II. Verwaltungskosten.		
a. Der Centralverwaltung.		
6. Beiträge zum Centralaufwand der Postverwaltung	23,148	23,148
7. Commissions- und Inspectionskosten	4,000	4,000
8. Druckkosten und Buchbinderlohn	1,500	1,575
9. Verschiedene zufällige Ausgaben	500	500
Summe Tit. II. a.	29,148	29,223
b. Der Bezirksverwaltung.		
10. Befoldungen der Beamten	22,850	23,315
11. Gehalte der Dienstgehülfen	8,250	8,600
12. Bureauaufwand	1,500	1,575
13. Diäten und Reisekosten	2,500	2,625
14. Verschiedene und zufällige Ausgaben	3,500	3,500
Summe Tit. II. b.	38,600	39,615
Summe Tit. II. a.	29,148	29,223
Summe Tit. II.	67,748	68,838

	1848.	1849.
	fl.	fl.
Tit. III. Betriebskosten.		
a. Allgemeine Betriebskosten.		
§.		
15. Gehalte der Aufseher und des Hilfspersonals, der Magazine und Werkstätten	19,175	19,709
16. Bureauaufwand für Magazin- und Werkstätte-Verwaltung	1,333	1,400
Tagelöhne der Arbeiter.		
17 a. Für Magazine und Bahnhöfe	39,486	40,962
18 b. Für Werkstätten	96,570	100,181
Aufwand für Material- und Reservestücke.		
19. Brennmaterial	181,992	191,287
20. Metallwaaren	47,458	49,233
21. Holzwaaren	5,708	5,921
22. Fettwaaren	40,048	41,546
23. Sonstige Materialien	28,866	29,945
Aufwand für Einrichtungsgegenstände der Magazine und Werkstätten.		
24. Anschaffung	600	600
25. Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten)	3,000	3,000
26. Aufwand für Unterhaltung der Signalapparate	300	500
27. Verschiedene und zufällige Ausgaben	500	500
Summe Tit. III.	465,036	484,784
b. Besondere Kosten für den Transportdienst.		
(Expeditions- und Fahrdienst.)		
Gehalte und Belohnungen.		
28. Der Expeditoren und Billetausgeber	16,650	17,134
29. Der Expeditionsgehilfen	14,700	14,700
30. Des unteren Hilfspersonals und der Arbeiter bei der Güterspedition	43,932	44,828
31. Des Fahrpersonals	136,231	139,017
32. Bureauaufwand und Druckkosten	9,667	10,150
Aufwand für Dampswagen.		
33. Anschaffung	—	—
34. Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten)	3,000	3,000
35. Reinigung	11,420	11,847
Aufwand für Transportwagen.		
36. Anschaffung	—	—
37. Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätten gefertigte Arbeiten)	6,000	6,000
38. Reinigung	9,492	9,847
Uebertrag	251,092	256,523

E.

	1848.	1849.
	fl.	fl.
Uebertrag	251,092	256,523
§. Aufwand für Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände.		
39. Anschaffung	200	200
40. Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätten gefertigte Arbeiten)	1,000	1,000
41. Verschiedene und zufällige Ausgaben	10,600	10,600
Summe Tit. III. b.	262,892	268,323
c. Besondere Kosten für Unterhaltung der Bahn, Gebäude und Bahnhöfe.		
Gehalte und Belohnungen.		
42. Der Aufseher	13,800	14,233
43. Der Bahn- und Bahnhofwärter	116,228	126,790
Aufwand für Werkzeuge.		
44. Anschaffung	750	750
45. Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätten gefertigte Arbeiten)	850	850
46. Aufwand für Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bahnwartstationen	7,600	8,000
Aufwand für den Schienenweg und die Stationen nebst Zugehör.		
47. Bahnkörper	17,852	17,852
48. Fundament des Schienengeleises	54,000	54,000
49. Schienenunterlage (Schwellenbau)	117,054	98,554
50. Schienen und deren Befestigung	159,602	14,852
51. Auslenkungen, Drehweichen und Schiebepflöcke	2,500	2,500
52. Brücken, Dohlen und Wegübergänge	10,000	10,000
53. Absperrung und Einfriedigung der Bahn und Bahnhöfe	3,000	3,000
54. Bahnhofsanlagen (Wege, Einsteig- und Verladeplätze, Entleerungsgruben, Abzugskanäle etc.)	1,200	1,200
55. Stationsgebäude und dazu gehörige Bauanlagen	6,000	6,000
56. Bahnwartshäuser nebst Zugehör	2,500	2,500
57. Wasserleitungen und Speisungseinrichtungen	300	300
58. Verschiedene und zufällige Ausgaben	1,500	1,500
Summe Tit. III. c.	514,736	362,881
" " " b.	262,892	268,323
" " " a.	465,036	484,784
Summe Tit. III.	1,242,664	1,115,988
Hierzu " " II.	67,748	68,838
" " I.	4,545	4,545
Summe der Ausgabe	1,314,957	1,189,371
Einnahme	2,184,825	2,233,604
Ausgabe	1,314,957	1,189,371
Reineinnahme	869,868	1,044,233

B e g r ü n d u n g.

I. Allgemeine Bemerkungen.

Durch den längern Betrieb der Groß- Eisenbahn, insbesondere durch den während der letzten Jahre auf eine größere Bahnstrecke ausgedehnten Dienst, sind zwar mancherlei Erfahrungen über die Einnahme und die Bedürfnisse der Eisenbahnbetriebs- Verwaltung gemacht und zuverlässigere Anhaltspunkte zur Berechnung der einzelnen Positionen des vorliegenden Budget- Entwurfs gewonnen worden, allein eine feste Gestaltung des Dienstes der Art, daß sich die Verbeibaltung der Budgetsäge auch für die Zukunft erwarten ließe, ist noch nicht vorhanden und kann auch noch nicht vorhanden sein, weil der Betriebsdienst noch fortwährend in Entwicklung begriffen ist, und namentlich auch noch nicht jene Höhe des Aufwandes für Unterhaltung der Bahn und des Transportmaterials erreicht ist, welche als künftiger Durchschnittsbetrag dieses Aufwandes anzunehmen ist. — Jene Entwicklung, deren Grund, abgesehen von der Ausdehnung des Dienstes, durch weiter hinzukommende Bahnstrecken in den stets sich verändernden Verhältnissen des Verkehrs liegt, hat natürlich auch neue und unabwendliche Bedürfnisse für die Verwaltung zur Folge, deren Maaß sich meistens eben so wenig voraussehen, als das Maaß der Entwicklung sich zum Voraus bestimmen läßt.

Wegen der Veränderung in den Verhältnissen des Dienstes konnten bisher die Budgetsäge zum großen Theil nicht eingehalten werden; diese Abweichung von den Voranschlägen hat sich jedoch stets vortheilhaft erwiesen, weil die Einnahmen stets in einem höhern Maaße zugenommen haben, als die Ausgaben.

Ob die Einhaltung des vorliegenden Voranschlages möglich sein wird oder nicht, läßt sich zur Zeit nicht bestimmen; nach bisheriger Erfahrung ist aber in mehrfacher Beziehung eine Abweichung von den angenommenen Sägen, zu deren Berechnung eben nur die bisherigen Rechnungsergebnisse zur Grundlage dienen konnten, mehr als wahrscheinlich.

Nichts destoweniger hat man die Berechnungen, sowohl für die Einnahmen als auch für die Ausgaben mit möglichster Gewissenhaftigkeit und Genauigkeit angestellt, und es ist zu hoffen, daß, wenn in Wirklichkeit sich andere Resultate ergeben sollten, diese bezüglich der erhaltenen Reineinnahme nicht weniger vortheilhaft sein werden, als die bisherigen Abweichungen.

Der gegenwärtige Betrieb umfaßt die Bahnstrecke von Mannheim bis Schiengen nebst den Seitenbahnen

von Doss nach Baden und von Appenweier nach Kehl, zusammen $58\frac{1}{2}$ Wegstunden, sowie die $2\frac{1}{8}$ Wegstunden lange Zweigbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld in Verbindung mit der Main-Neckar-Bahn.

Die Eröffnung der Bahnstrecke von Schliengen bis zur Schweizergrenze — $5\frac{1}{4}$ Wegstunden — ist nach dem Stande der Bahnbauten auf 1. August 1849 zu erwarten und es sind demgemäß die auf diese Bahnstrecke fallenden Einnahmen und Ausgaben für fünf Monate des Jahres 1849 in Berechnung gezogen.

Die in dem vorliegenden Voranschläge berechnete Reineinnahme für das Jahr 1848 stellt sich nicht so hoch wie diejenige der Jahre 1846 und 1847, während der Reinertrag für 1849 als ein günstiges Ergebnis betrachtet werden muß.

Der Grund hievon liegt in der dem Jahre 1848 zufallenden sehr bedeutenden Materialanschaffung für Unterhaltung der Bahn, welche durch den dermaligen Zustand der Bahn bedingt ist und nicht verschoben werden kann.

Es muß daher zur richtigern Würdigung des Erträgnisses angemessen erscheinen, die Erträgnisse der beiden Budgetjahre als zusammen gehörend in Betracht zu ziehen, wobei sich für die ganze Budgetperiode eine Reineinnahme von 1,914,101 fl. und für jedes der beiden Jahre im Mittel eine solche von 957,050 fl. ergibt.

Was die Form des Budgets betrifft, so ist solche in mehrfacher Beziehung von der bisherigen abweichend. — Obgleich nämlich dieses Budget in seinen einzelnen Rubriken kein vollkommen genaues Bild von den Ergebnissen des Betriebs geben kann, indem die Kosten für Materialanschaffung und für Fertigung der Arbeiten in den Werkstätten nicht auf die einzelnen Positionen für Unterhaltung des Betriebsmaterials u. s. w. ausgeschlagen werden können, so muß es doch sehr wünschenswerth erscheinen, die Auscheidung der Kosten auf die einzelnen Rubriken möglichst genau und vollständig zu machen, damit der Zweck der Budgetvorlage so viel wie möglich erreicht werde.

Die hauptsächlichste Abweichung des neuen Rubrikenschemas von dem früheren besteht darin, daß die Kosten für den Expeditionsdienst von den Verwaltungs-Kosten ausgeschieden, und, wie dies auch in den Geschäftsnachweisungen der meisten auswärtigen Eisenbahnverwaltungen der Fall ist, unter die Betriebskosten aufgenommen worden sind, und daß der Aufwand für Magazine und Bahnhöfe u. s. w., welcher sich als Aufwand zu verschiedenen Zwecken des Betriebs unter keinerlei Unterabtheilung der Betriebskosten bringen läßt, als allgemeiner Betriebsaufwand den übrigen Betriebskosten vorangestellt worden ist.

Die Tagelöhne für das Reinigen des Transportmaterials waren bisher unter der Rubrik „Arbeiter der Bahnhöfe“ (§. 19.) begriffen.

Da die desfalligen Kosten sich auscheiden lassen, so wurden hiefür besondere Rubriken zum Aufwand für das Transportmaterial (§. 35 und §. 38) eröffnet.

Ferner erschien eine andere Eintheilung der Rubriken für Unterhaltung der Bahn und Gebäude Behufs größerer Uebersichtlichkeit und Deutlichkeit angemessen und es wurden auch, da die Kosten für Tagelöhne (§. 35) und Material (§. 38) nach den einzelnen Positionen, welchen sie angehören, ausgeschieden werden können, diese beiden Rubriken gestrichen und deren Beträge auf die einzelnen Positionen des Unterhaltungsaufwands vertheilt.

II. Spezielle Bemerkungen.

§. 1. Ertrag der Eisenbahn durch unmittelbare Erhebung.

a. Einnahme an Transportgefällen mit Ausnahme des Gütertransports.

Diese Einnahme betrug mit Ausschluß der Zweigbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld zur Verbindung mit der Main-Neckar-Eisenbahn und nach Abzug der für Baumaterialtransporte geleisteten Vergütung, der für Rechnung

der Postcasse erhobenen Eilwagentaren und der Ersatzbeträge aus Revisionsbeschleiden u. s. w. im Jahr 1846 1,258,962 fl. und für die Zeit vom 1. Juli bis 30. September 1846 474,702 fl. oder 37,70 Procent der Jahreseinnahme.

Während der gleichen drei Monate des Jahres 1847, welche bereits auch den Betrieb der Eisenbahn von Freiburg bis Schliengen in sich schließen, belief sich die Einnahme auf 495,135 fl.

Wird diese Einnahme als Maassstab angenommen und hiernach der Jahresbetrag nach obigem Verhältniß berechnet, so ergibt sich eine Summe von 1,313,355 fl. welche als Jahreseinnahme für 1848 anzunehmen ist.

Die Zweigbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld zur Verbindung mit der Main-Neckarbahn ergab für das Jahr vom 1. August 1846 bis dahin 1847 eine Einnahme von 16,837 fl. 56 fr. welche als Jahreseinnahme für jedes der beiden Budgetjahre 1848 und 1849 beibehalten werden kann.

Für die voraussichtlich bis 1. August 1849 in Betrieb kommende Bahnstrecke von Schliengen bis zur Schweizergrenze kann nachstehende Berechnung, als der Wahrscheinlichkeit entsprechend, angenommen werden:

Nach den obigen Angaben beträgt die wahrscheinliche Einnahme für das Jahr 1848 1,313,355 fl. wogegen diejenige für das Jahr 1846 sich belief auf 1,258,962 „

Es beträgt daher die Einnahme für 1848 mehr 54,393 fl.

Wird dieser Mehrbetrag als das Ergebniß des Betriebs aus der $7\frac{7}{8}$ Stunden langen Bahnstrecke von Freiburg bis Schliengen, welcher im Jahre 1846 noch nicht eröffnet war, angenommen, so berechnet sich für diese Bahnstrecke die Einnahme für eine Wegstunde auf 6,907 fl. für das Jahr. Nimmt man nun das gleiche jährliche Erträgniß für die Strecke von Schliengen bis zur Schweizergrenze $5\frac{1}{4}$ Wegstunden an, so berechnet sich dasselbe für diese Bahnabtheilung auf 36,262 fl.

Da nach den Frequenzverhältnissen des Jahres 1846 die Einnahme der fünf Monate August bis December 46,36 Procent der Jahreseinnahme betrug, so würde sich bei Anwendung des gleichen Verhältnisses auf das Jahr 1849 und die Bahnstrecke von Schliengen bis zur Schweizergrenze, die Einnahme aus dieser Bahnstrecke für die genannten fünf Monate des Jahres 1849 auf 16,811 fl. belaufen.

Durch die Ausdehnung der Eisenbahn bis in die Nähe von Basel wird sich voraussichtlich der Verkehr nach und aus der Schweiz nicht unbeträchtlich vermehren, weil alsdann die Concurrenz mit der jenseits des Rheines befindlichen Transportanstalt sich mehr als bisher zum Vortheile der diesseitigen Eisenbahn gestalten dürfte.

Da es jedoch an allen und jeden auch nur einigermaßen zuverlässigen Anhaltepunkten zur Berechnung der voraussichtlich hierdurch erwachsenden Mehreinnahme fehlt, so muß solche hier ganz außer Betracht gelassen werden.

b. Gütertransport.

Bei Anwendung der gleichen Berechnungsweise auf die Einnahme aus dem Gütertransport ergeben sich nachstehende Beträge:

Gütertransport-Einnahme mit Ausschluß der Einnahme aus der Mannheim-Friedrichsfelder Zweigbahn vom Jahre 1846	701,489 fl.
während der Monate Juli, August und September 1846	161,482 „
oder 23,02 Procent der Jahreseinnahme. Dieselbe Einnahme für die gleichen Monate des Jahres 1847	184,327 „
und verhältnißmäßige Jahreseinnahme für 1848	800,725 „

Mehrbetrag der Einnahme des Jahres 1848 gegen das Jahr 1846. Durch Hinzukommen der Bahnstrecke von Freiburg bis Schliengen 99,236 fl.
oder für die Wegstunde 12,601 fl.

Hiernach Erträgniß für die Bahnstrecke von Schliengen bis zur Schweizergrenze für die fünf letzten Monate des Jahres 1849, welches analog des Verhältnisses vom Jahre 1846 48,86 Procent der Jahres-einnahme betragen würde 32,323 "

Für den Güterverkehr auf der Mannheim-Friedrichsfelder Zweigbahn ist die gleiche Grundlage zur Berechnung wie oben für den Personenverkehr nicht vorhanden, weil der Gütertransport auf dieser Bahnstrecke erst am 9. August d. J. eingeführt wurde. Es kann daher die Berechnung der Einnahme aus derselben nur auf das Erträgniß während der Zeit vom 9. August bis letzten September d. J. basirt werden.

Dieses Erträgniß belief sich auf 908 fl. 52 kr. und würde, in gleichem Verhältnisse auf die übrige Zeit des Jahres berechnet, eine Jahres-Einnahme von 6,259 fl. abgeben.

Es ist nicht zu verkennen, daß das Resultat dieser Berechnung einer sichern Grundlage durchaus entbehrt, weil der Güterverkehr auf verschiedenen Bahnen in den verschiedenen Zeiten des Jahres nicht verhältnismäßig gleich ist, und insbesondere auf der Main-Neckarbahn, deren Güterverkehr von der Rheinschiffahrt fast gar nicht abhängig ist, sich in ganz anderer Weise auf die einzelnen Monate vertheilt wird, wie bei der diesseitigen Hauptbahn. Ferner ist der Güterverkehr, welcher meistens nur langsam nach und nach an Umfang zunimmt, in den ersten Monaten des Betriebes keineswegs maßgebend für die späteren Zeiten, und daher auch das oben angegebene Erträgniß um so weniger ein zuverlässiger Anhaltspunkt für die Berechnung der zukünftigen Einnahme, als solcher aus einer nur sehr kurzen Zeit des anfänglichen Betriebs hervorgegangen ist.

In Ermanglung jedwelcher Erfahrung mag jedoch die daraus berechnete Jahres-Einnahme von 6,259 fl. für die vorliegende Budgetperiode angenommen werden.

Der Budgetsatz berechnet sich hiernach folgendermaßen:

Für 1848.

a. Personen- u. Transport.

Hauptbahn von Mannheim bis Schliengen mit den Seitenbahnen nach Baden und Neßl	1,313,355 fl.	
Zweigbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld zur Verbindung mit der Main-Neckar-		
bahn	16,838 "	
		1,330,193 fl.

b. Gütertransport.

Hauptbahn u.	800,725 fl.	
Zweigbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld	6,259 "	
		806,984 "
Summe		2,137,177 fl.

Für 1849.

a. Personen- u. Transport.

Hauptbahn bis Schliengen und Mannheim-Friedrichsfelder Zweigbahn, wie oben	1,330,193 fl.
Bahnstrecke von Schliengen bis zur Schweizergrenze für fünf Monate	16,811 "
	<hr/>
	1,347,004 fl.

b. Gütertransport.

Hauptbahn bis Schliengen u. Mannheim-Friedrichsfelder Zweigbahn wie oben	806,984 fl.
Bahnstrecke von Schliengen bis zur Schweizergrenze für fünf Monate	32,323 "
	<hr/>
	839,307 "
	<hr/>
Summe	2,186,311 fl.

§. 2. Ertrag durch Vergütung von der Postanstalt.

Die dormalige Vergütung beträgt für die Beförderung der Fahrpost 42 Kreuzer täglich für die Wegstunde und für die Beförderung der Briefpost 4,440 fl. jährlich als Ersatz des Gehaltes für acht dabei verwendete Eisenbahnconducteurs.

Da die Verwendung dieser Conducteurs mit Einführung der auf der Eisenbahn fahrenden Postbureau, welche am 1. April 1848 stattfindet, wegfällt, so kommt nur für das Jahr 1848 das Ratum für vier Monate aus obigen 4,440 fl. in Berechnung.

Der Budgetsatz stellt sich nach dieser Annahme folgendermaßen:

Für 1848.

Fahrpostbeförderung bis Schliengen und zurück 117 Wegstunden täglich zu 42 fr.	29,893 fl. — fr.
Ratum des Gehalts für acht Conducteurs zu 555 fl. für vier Monate	1,480 " — "
	<hr/>
Summe	31,373 fl. — fr.

Für 1849.

Fahrpostbeförderung bis Schliengen und zurück, wie oben	29,893 fl. 30 fr.
desgleichen von Schliengen bis zur Schweizergrenze und zurück 10½ Wegstunden zu 42 fr. für 153 Tage	1,124 " 33 "
	<hr/>
Summe	31,018 fl. 3 fr.

§. 3. Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken.

Die Einnahme unter dieser Rubrik belief sich im Jahr 1846 auf 6,928 fl. 6 fr.

Im laufenden Jahre wird dieselbe wegen des durch den Bau des zweiten Geleises auf einer größeren Strecke verminderten Graswuchses nur beiläufig 5,650 " — " betragen.

Da ein ähnliches Erträgniß für die Jahre 1848 und 1849 zu erwarten ist, so hat man die letztere Summe in das Budget aufgenommen.

§. 4. Erlös aus Inventariensücken und Material.

Unter vorgenannter Position ergab sich im Jahre 1846 eine Einnahme von 3,253 fl. 15 fr.

Verhandlungen der 2ten Kammer 1848. 48 Beilagenheft.

F

Im laufenden Jahre dürfte sich dieselbe auf ungefähr 13,000 fl. — fr. stellen.

Die Größe dieser Einnahme ist von dem nicht mit Zuverlässigkeit vorauszusehenden Ergebnis an Materialabfällen abhängig. Es erscheint darum am Angemessensten, den aus den Einnahmen der Jahre 1846 und 1847 sich ergebenden mittleren Betrag von beiläufig 8,100 fl. für die beiden folgenden Jahre anzunehmen.

§. 5. Ersatz.

Die Einnahme unter dieser Rubrik besteht fast ausschließlich in Beträgen, welche von Seiten der Bauverwaltung oder der Betriebsmaterialkasse für geleistete Materialtransporte oder für die in den Betriebswerkstätten vorgenommenen Arbeiten vergütet werden.

Im Jahre 1846 belief sich diese Einnahme auf 78,968 fl. 15 fr. während sich dieselbe im laufenden Jahre nicht einmal auf ein Drittel dieser Summe stellen wird.

Da die Unmöglichkeit der Vorausberechnung der in den Jahren 1848 und 1849 unter dieser Position sich ergebenden Einnahmebeträge in der Natur der Sache begründet und zudem die Einnahme gewissermaßen nur ein durchlaufender Posten ist, welcher durch entsprechende Erhöhung der Betriebskosten seine Ausgleichung findet, so hat man von Aufnahme einer Summe in den gegenwärtigen Voranschlag gleich wie früher Umgang genommen.

§. 6. Strafen.

Die unter vorstehende Rubrik fallende Einnahme wird nach Abzug der Anzeigegebühren zur Bildung eines Unterstützungsfonds für Eisenbahnbedienstete und zur alsbaldigen Unterstützung schwer erkrankter oder verunglückter Arbeiter u. verwendet, und findet durch Herausgabe unter den Rubriken 4 und 5 ihre Ausgleichung.

Dieselbe betrug im Jahre 1846 2,151 fl. 52 fr. und dürfte sich im laufenden Jahre auf nahezu 1,700 " — " belaufen.

Für die beiden Jahre 1848 und 1849 hat man den aus den beiden obigen Beträgen sich ergebenden mittleren Betrag mit 1,925 fl. in das Budget aufgenommen.

§. 7. Verschiedene und zufällige Einnahmen.

Diese Einnahme, welche aus dem Verkaufe der in den Eisenbahnwagen und in den Bahnhöfen zurückgebliebenen durch die Eigenthümer nicht abverlangten Gegenstände, und der in Gebrauch gewesenen Fahrbillets u. hervorgeht, belief sich im Jahre 1846 auf 389 fl. 11 fr. und wird sich im laufenden Jahre auf etwa 850 " — " belaufen.

Für die beiden Jahre der vorliegenden Budgetperiode hat man den beiläufigen mittleren Betrag mit 600 fl. angenommen.

Ausgabe.

Lit. I. Lasten.

§. 1. Abgang und Nachlaß.

Die Ausgabe unter vorgedachter Rubrik betrug im Jahre 1846 18 fl. 3 fr. während im laufenden Jahre noch kein Betrag zur Herausgabe gekommen ist.

Für die Jahre 1848 und 1849 hat man für diese im Voraus nicht zu berechnende Ausgabe den Betrag von 20 fl. in den Voranschlag aufgenommen.

§. 2. Entschädigung und Ersatz.

Im Jahre 1846 belief sich diese Ausgabe auf 4,151 fl. 34 fr.
 im laufenden Jahre dürfte dieselbe gegen 800 " — "

Die bedeutende Größe der Ausgabe im Jahre 1846 wurde zum weitaus größten Theile durch die außergewöhnlichen Kosten veranlaßt, welche aus der Beschädigung von Reisenden bei dem auf der Station St. Ilgen vorgekommenen Unglücksfalle erwachsen sind. Die gewöhnlichen Ausgaben für Beschädigung oder Verlust von Waaren, für zu hoch berechnete Taxen u., welche hier als voraussichtlich wiederkehrend in Betracht zu ziehen sind, betragen nur
 1,209 fl. 17 fr.

Für die beiden Budgetjahre 1848 und 1849 wurde der mittlere Betrag der beiden vorausgegangenen Jahre rund mit 1,000 " — "

§. 3. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge.

Unter obiger Rubrik ergab sich im Jahre 1846 eine Ausgabe von 1,304 fl. 10 fr.
 welche sich für das laufende Jahr auf ungefähr 1,400 " — "

Mit Rücksicht auf die noch nicht vollendeten Gebäulichkeiten, für welche jedoch in der nächsten Budgetperiode die Brandversicherungsbeiträge zu leisten sein werden, kann diese Ausgabe für die beiden künftigen Jahre zu . 1,600 fl. angenommen werden.

§. 4. Strafen an den Unterstützungsfond für Eisenbahnbedienstete.

Nach dem bereits unter §. 6 der Einnahme Gefagten bedarf diese Ausgabe, welche nach Abzug der unter die folgende Rubrik fallenden Anzeigegebühren (im Jahre 1846 432 fl. 33 fr.) mit 1,500 fl. in den Voranschlag aufgenommen worden ist, keiner weiteren Begründung.

Tit. II. Verwaltungskosten.

a. Der Centralverwaltung.

§. 6. Beitrag zum Centralaufwand der Postverwaltung.

Dieser Aufwand berechnet sich für jedes der beiden Budgetjahre folgendermaßen:

a. Besoldungen.

1 Director zu 3,200 fl., zur Hälfte	1,600 fl.
2 Räte: 1 zu 2,000 fl., 1 zu 1,600 fl.	3,600 fl.
1 zu 1,800 fl., zur Hälfte	900 "
	<hr/>
1 Aff. stor	4,500 "
	<hr/>
1 Baurath (Mitglied der Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues)	1,400 "
	<hr/>
	200 "
	<hr/>
	7,700 fl.

F.

		Uebertrag	7,700 fl.
1	Secretär	} zu 1,100 fl.	6,600 "
2	Revisoren zum Controlbureau		
2	" zur Rechnungsrevision		
1	Registrator		
1	Expeditor		900 "
1	Kanzlist		700 "
			<u>15,900 fl.</u>

b. Gehalte.

5	Gehülfen zum Controlbureau: } 3 zu 700 fl.	2,100 fl.
2	" zur Rechnungsrevision: } 4 zu 600 fl.	2,400 "
	Revisionsgebühren für 2 Revisoren	200 "
2	Diurnisten zu 474 fl.	948 "
		<u>5,648 "</u>

c. Bureauaufwand.

Beitrag zu den Bureaukosten	1,600 "
	<u>Summe 23,148 fl.</u>

§. 7. Commissions- und Inspectionskosten.

Der bisherige Budgetsatz beträgt 3,000 fl. und entsprach den bisherigen Verhältnissen des Dienstes.

Da aber derselbe, insbesondere bezüglich der Unterhaltung der Bahn und Gebäude, noch stets im Zunehmen begriffen ist und da das Interesse desselben erfordert, daß von den verbesserten Einrichtungen auf auswärtigen Bahnen von Zeit zu Zeit Einsicht genommen werde, so muß eine Erhöhung dieser Position auf 4,000 fl. für jedes der beiden Budgetjahre gerechtfertigt erscheinen.

§. 8. Druckkosten.

Unter dieser Rubrik ergab sich im Jahre 1846 eine Ausgabe von 8,234 fl. 27 fr.
Im laufenden wird sich dieselbe auf nahe 10,000 " —
belaufen.

Dieser Aufwand wurde durch Anschaffung von Impressen, Druck von Fahrtenplänen und Fahrzetteln u. s. für den gesammten Dienst veranlaßt.

Da nun aber im vorliegenden Voranschlage diese Kosten nur in so weit unter dieser Rubrik zu erscheinen haben, als sie der Centralverwaltung wirklich angehören, wozu die übrigen Druckkosten unter die Rubriken 12, 16 und 32 gehören, so wird eine Ausscheidung derselben nothwendig.

Nach dem Resultate des Jahres 1846 vertheilt sich diese Ausgabe folgendermaßen:

- auf die Centralverwaltung beiläufig $\frac{2}{20}$;
- auf die Bezirksverwaltung beiläufig $\frac{1}{20}$;
- auf die Werkstätte und Magazinverwaltung $\frac{2}{20}$;
- auf den Expeditions- und Fahrdienst $\frac{1}{20}$.

Bei Annahme der oben bemerkten voraussichtlichen Ausgabe vom laufenden Jahre mit 10,000 fl. für das Jahr 1848 wird sich dieselbe auf vorstehende Rubrik mit	1,500 fl.
auf Rubrik 12 mit	500 "
" " 16 "	1,000 "
" " 32 "	7,000 "

vertheilen.

Für das Jahr 1849 wurde diesen Beträgen wegen weiterer Ausdehnung des Dienstes 5 Procent beigelegt.

§. 9. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Der bisherige Budgetsatz war 500 fl., welcher nach Maßgabe der Rechnungsergebnisse der drei ersten Quartale des laufenden Jahres (399 fl. 3 kr.), als dem Bedürfnisse entsprechend, auch für die vorliegende Budgetperiode beibehalten werden kann.

b. Der Bezirksverwaltung.

§. 10. Befoldungen der Beamten.

Der gegenwärtige Personalstand ist folgender:

- 5 Post- und Eisenbahnämtervorstände in Heidelberg, Karlsruhe, Baden, Offenburg und Kehl.
- 2 Eisenbahnämtervorstände in Mannheim und Freiburg, wovon dem Ersteren zugleich die Funktion des Cassiers übertragen ist.
- 1 Vorstand der Verwaltung der Hauptwerkstätte und des Hauptmagazins in Karlsruhe.
- 8 Eisenbahnämter-Cassiere und Expeditoren, Eisenbahnämter-Cassiere in Heidelberg, Karlsruhe, Baden, Offenburg, Kehl und Freiburg. Expeditoren in Bruchsal (zugleich Postverwalter) und Schliengen.
- 4 Eisenbahn-Ingenieure in Heidelberg (zugleich für das Eisenbahnamt Mannheim) in Doss (für die Post- und Eisenbahnämter Karlsruhe und Baden, Offenburg zugleich für das Eisenbahnamt Kehl) und Freiburg.

Durch die Eröffnung der Bahn von Schliengen bis zur Schweizergrenze wird voraussichtlich die Errichtung eines weiteren mit dem Postdienst verknüpften Eisenbahnamtes am Endpunkte der Bahn mit der gewöhnlichen Besetzung durch einen Vorstand, einen Cassier und einen Bahn-Ingenieur nothwendig, wogegen die Stelle eines Expeditors in Schliengen einzugehen, beziehungsweise in die eines Cassiers bei dem Eisenbahnamte an der Grenze überzugehen hat. Von der Anstellung eines eigenen Ingenieurs bei diesem Amte kann aus dem Grunde nicht Umgang genommen werden, weil die Hauptstation an der Grenze von dem Orte des nächstgelegenen Eisenbahnamtes — Freiburg — zu weit entfernt ist, als daß ein Ingenieur den technischen Dienst bei beiden Eisenbahnämtern gehörig überwachen könnte und insbesondere, weil mit Rücksicht auf die schwierigen Terrainverhältnisse der oberhalb Schliengen gelegenen Bahnstrecke eine genaue und unausgesetzte Beaufsichtigung der Bahn dringend nothwendig ist.

Der Bedürfnisetat für obiges Personale stellt sich folgendermaßen:

Für 1848.

8 Verwaltungsvorstände, 2 zu 1,800 fl., 2 zu 1,700 fl., 2 zu 1,600 fl., 2 zu 1,500 fl.	13,200 fl.
hievon ab die Hälfte für 5 Post- und Eisenbahnämtervorstände, welche der Post-Stat zu tragen hat (2 zu 1,800 fl., 2 zu 1,700 fl., 1 zu 1,600 fl.)	4,300 "
	<hr/>
	Ueberschlag . 8,900 fl.

	Uebertrag	8,900 fl.
8 Eisenbahnämter-Cassiere und Expedatoren, 4 zu 1,200 fl., 4 zu 1,300 fl.	10,000 fl.	
hievon ab die Hälfte des Expeditors in Bruchsal, welche vom Post-Stat zu tragen ist	650 "	
	<hr/>	9,350 "
4 Eisenbahn-Ingenieure 1 zu 1,300 fl., 1 zu 1,200 fl., 1 zu 1,100 fl., 1 zu 1,000 fl.	4,600 "	
	<hr/>	Summe . 22,850 fl.

Für 1849.

Befoldung der Beamten wie oben 22,850 fl.
dazu weiter1 Post- und Eisenbahnämtervorstand am Endpunkte der Bahn zu 1,700 fl.
davon ab die Hälfte, welche der Post-Stat zu tragen hat mit. 850 "

1 Eisenbahningenieur zu 1,000 "

Ratum für 3 Monate 465 "

Summe . 23,315 fl.

§. 11. Gehalte der Dienstgehülfen.

Der gegenwärtige Personalstand ist:

a) 3 technische Assistenten der Ingenieure in Heidelberg und Offenburg und des Vorstandes der Verwaltung der Hauptwerkstätte zu 600 fl.;

b) 7 erste Gehülfen der Eisenbahnämter zur Beihülfe im Kassen- und Rechnungswesen zu 600 fl.

c) 5 Kanzleigeheulfen 450 fl.

Mit der Eröffnung der Bahn bis zur Schweizergrenze wird 1 weiterer erster Gehülfe und 1 Kanzleigeheulfe bei dem Eisenbahnämte am Endpunkte der Bahn erforderlich.

Der Budgetsag berechnet sich hiernach:

Für 1848.

3 technische Assistenten zu 600 fl. 1,800 fl.

7 erste Gehülfen zu 600 fl. 4,200 "

5 Kanzleigeheulfen zu 450 fl. 2,250 "

Summe . 8,250 fl.

Für 1849.

Wie oben 8,250 fl.

Hierzu 1 Gehülfe zu 600 fl. und 1 zu 450 fl. 1,050 fl.

Ratum für 4 Monate 350 "

Summe . 8,600 fl.

§. 12. Bureauaufwand.

Diese Ausgabe, welche bisher für die gesammte Bezirksverwaltung einschließlich des Expeditionsdienstes unter Rubrik 14 verrechnet wurde, belief sich im Jahre 1846 auf 3,755 fl. 45 fr.

Für das laufende Jahr wird dieselbe beiläufig 4,000 fl. — fr. betragen, und kann zu gleichem Betrage auch für das Jahr 1848 und mit einem Zuschlage von 5 Prozent für das Jahr 1849 angenommen werden.

Nachdem nun aber nur der Bureauaufwand für die Bezirksverwaltung im engeren Sinne unter vorstehender Rubrik zu verrechnen ist, wogegen derjenige für Magazin- und Werkstätteverwaltung unter Rubrik 16 und derjenige für den Expeditionsdienst unter Rubrik 32 zu erscheinen hat, so wird eine weitere Ausscheidung nothwendig, welche sich nach bisheriger Erfahrung folgendermaßen stellt:

§. 12. — $\frac{5}{12}$ tel	oder für 1848	1,000 fl.,	1849	1,050 fl.
§. 16. — $\frac{1}{12}$ tel	„ „	333 „	1849	350 „
§. 32. — $\frac{6}{12}$ tel	„ „	2,667 „	1849	2,800 „

Zu den unter Rubrik 12 zu verrechnenden Bureaukosten kommen ferner Druckkosten nach §. 8 für 1848 — 500 fl. und für 1849 — 525 fl.

§. 13. Diäten und Reisekosten.

Die Ausgabe hierfür, welche die Kosten der durch die Beamten der Eisenbahnämter Behufs Beaufsichtigung des Dienstes innerhalb ihres Bezirks gemachten Dienstreisen umfaßt, betrug im Jahre 1846 2,211 fl. 53 fr. und wird sich im laufenden Jahre nach Maßgabe der bisherigen Rechnungsergebnisse auf etwa . 2,500 „ — „ erhöhen.

Der letztere Betrag kann als den dormaligen Verhältnissen des Dienstes entsprechend für das Jahr 1848 beibehalten und für 1849 wegen Eröffnung einer weiteren Bahnstrecke mit 5 Prozent Zuschlag angenommen werden. Die Erhöhung dieser Position, welche in das Budget für das laufende Jahr zu 2,000 fl. angenommen worden ist, erklärt sich aus der steten Zunahme des Dienstes und muß, in Anbetracht, daß eine gute Beaufsichtigung wesentlich im Interesse des Betriebsdienstes liegt, vollkommen gerechtfertigt erscheinen.

§. 14. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Der Aufwand unter dieser Rubrik, welcher für die beiden Budgetjahre 1846 und 1847 zu 2,500 fl. (§. 16) angenommen wurde, belief sich im ersteren Jahre auf 4,963 fl. 29 fr. und dürfte sich im gegenwärtigen Jahre auf ungefähr 4,000 fl. belaufen.

Der größte Theil dieser Ausgabe wird durch die bei einem großen und neuen sich noch stets weiter ausdehnenden Dienste unvermeidlichen öfteren Versetzungen von Beamten und Bediensteten veranlaßt.

Für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849 hat man den Betrag von 4,000 fl. angenommen, wovon jedoch nur 3,500 fl. unter vorstehende Rubrik fallen, während der Rest mit 500 fl. unter die Rubrik 27, welche durch Ausscheidung des die allgemeinen Betriebskosten betreffenden Aufwandes entstanden ist, zu rechnen ist.

Tit. III. Betriebskosten.

a. Allgemeine Betriebskosten.

§. 15. Gehalte der Aufseher und des Hilfspersonals der Magazine und Werkstätten.

Der gegenwärtige Personalstand umfaßt:

6 Werkmeister.

7 Werkführer.

5 Werkfchreiber.

8 Materialverwalter, wovon 7 zugleich Bahnhofsauffeher.

1 Bureaudiener.

Der in das Budget für 1847 aufgenommene Werkmeister am Endpunkte der Bahn (Schliengen) wurde nicht angestellt, weil ein auch mit den Kenntnissen des Werkstättebedienstes ausgerüsteter Bahnhofsauffeher und Materialverwalter für genügend erachtet wurde.

Mit Eröffnung der Bahn bis zur Schweizergrenze wird ein weiterer Werkmeister und ein weiterer Werkfchreiber erforderlich.

Der Budgetsatz berechnet sich hiernach folgendermaßen:

Für 1848.

6 Werkmeister 2 zu 1,300 fl., 2 zu 1,200 fl., 2 zu 1,100 fl.	7,200 fl.
7 Werkführer 4 zu 800 fl., 3 zu 700 fl.	5,300 "
6 Werkfchreiber zu 400 fl.	2,400 "
8 Materialverwalter, 1 zu	1,000 fl.
7 zugleich Bahnhofsauffeher zu 800 fl., wovon die Hälfte des Gehaltes unter Rubrik 42 zur Verrechnung kömmt	2,800 "
	<hr/> 3,800 "
1 Bureaudiener zu 475 fl.	475 "
	<hr/> Summe . 19,175 fl.

Für 1849.

Wie vorstehend	19,175 fl.
dazu 1 Werkmeister zu 1,200 fl. und 1 Werkfchreiber zu 400 fl. am Endpunkte der Bahn 1,600 fl.	
Ratum für 4 Monate	534 "
	<hr/> Summe . 19,709 fl.

s. 16. Bureauaufwand für Magazin- und Werkstätteverwaltung.

Nach der Begründung unter den Rubriken 8 und 12 kommen hier in Berechnung.

Für 1848.

Druckkosten	1,000 fl.
Bureauaufwand	333 "
	<hr/> Summe 1,333 fl.

Für 1849.

Druckkosten	1,050 fl.
Bureauaufwand	350 "
	<hr/> Summe 1,400 fl.

§. 17. Tagelöhne der Arbeiter.

a. Für Magazine und Bahnhöfe.

In dem bisherigen Budget kommen sämtliche Arbeiter für den Transportdienst und die Bahnhöfe unter Rubrik 19 zur Veranschlagung, während unter der vorstehenden Rubrik nur die Arbeiter für Magazine und Bahnhöfe im engeren Sinne, dagegen die beim Reinigen der Locomotive und Wagen beschäftigten Arbeiter unter den Rubriken 35 und 38 erscheinen.

Im laufenden Jahre wird der Aufwand für die unter die vorstehende Rubrik gehörigen Arbeiter ungefähr 38,000 fl. betragen.

Für das Jahr 1848 stellt sich diese Ausgabe nach der angestellten Berechnung folgendermaßen:

108 ständige Arbeiter, durchschnittlich zu 48 fr. für den Tag oder 292 fl. im Jahr	31,536 fl.
für Hilfsarbeiter während der Zeit des größeren Dienstes	3,500 "
für Nachtarbeit	1,250 "
für Nachtwachen	2,200 "
für Unvorhergesehenes	1,000 "

Summe . 39,486 fl.

Für das Jahr 1849 ist für den Betrieb der weiteren $5\frac{1}{4}$ Stunden langen Bahnstrecke während 5 Monaten der verhältnißmäßige Betrag von 1,476 fl. beizufügen.

§. 18. Tagelöhne der Arbeiter.

b. Für die Werkstätten.

Der Budgetsatz für 1846 beträgt	90,225 fl. — fr.
Die wirkliche Verwendung	84,599 " 43 "
Der Budgetsatz für 1847 beträgt	97,243 " — "
Das Rechnungsergebniß wird sein beiläufig	90,000 " — "

Für 1848 ist nach der angestellten Berechnung der Aufwand anzunehmen, wie folgt:

235 Arbeiter (wovon 159 in der Hauptwerkstätte in Karlsruhe) durchschnittlich zu 1 fl. 6 fr. den Tag oder 330 fl. das Jahr zu 300 Arbeitstagen	77,550 fl.
Für Werkstättearbeitvergütung an das Fahrpersonal (siehe §. 31)	10,020 "
Für Accordarbeit	6,000 "
Für Unvorhergesehenes	3,000 "

Summe . 96,570 fl.

Für 1849 ist diese Summe unter Zuschlag des verhältnißmäßigen Betrages für $5\frac{1}{4}$ Wegstunden und 5 Monate Betriebszeit mit 3,611 fl. in den Voranschlag aufgenommen.

§. 19 bis 23. Material und Reservestücke.

Bei Vergleichung der Budgetsätze und des Rechnungsergebnisses vom Jahr 1846 ergibt sich folgendes Resultat:

Verhandlungen der 2ten Kammer 1848, 48 Beilagenheft.

G

	Budgetsatz.	Rechnungs-Ergebnis.
§. 27. Brennmaterial . . .	206,000 fl.	177,427 fl. 47 fr.
§. 28. Metallwaaren . . .	40,000 "	69,152 " 43 "
§. 29. Holzwaaren . . .	7,000 "	7,938 " 10 "
§. 30. Fettwaaren . . .	39,000 "	59,435 " 28 "
§. 31. Sonstige Materialien . . .	15,000 "	25,127 " 54 "
Summe . . .	307,000 fl.	339,082 fl. 2 fr.

Es ergab sich somit ein Mehrbetrag gegen die Budgetsätze von 32,082 fl. 2 fr. Am stärksten ist der Mehrbetrag unter §. 28 (29,152 fl. 43 fr.), welcher übrigens, nebst dem Mehrbedarf unter den Rubriken 30 und 31 durch die oben bei §. 5 der Einnahme gemachte Bemerkung gerechtfertigt erscheint.

Der Minderverbrauch an Brennmaterial erklärt sich durch die verbesserte Konstruktion der Locomotive und die Betheiligung des Maschinenpersonales an den Brennmaterial-Ersparnissen, wodurch der Materialverbrauch herabgedrückt wurde. Dieser Verbrauch ist nach den Erfahrungen der letzten Zeit für die Jahre 1848 und 1849 zu 50 Pfund für die Wegstunde für die Personenzüge und zu 90 Pfund die Wegstunde für die Güterzüge anzunehmen.

Nach den aufgestellten Berechnungen wird der Aufwand für den Betrieb bis Schliengen im Jahre 1848 betragen:

§. 19. Für Brennmaterial	181,992 fl.
§. 20. " Metallwaaren	47,458 "
§. 21. " Holzwaaren	5,708 "
§. 22. " Fettwaaren	40,048 "
§. 23. " sonstige Materialien	28,866 "

Unter dem Brennmaterial sind 160,000 Centner Koaks zur Locomotivfeuerung begriffen. Bei Berechnung dieses Quantum ist angenommen, daß nach dem bisherigen Stande des Dienstes die Personenzüge 192,172½ und die Güterzüge 64,605 Wegstunden zurücklegen werden, wofür bei der obigen Annahme des Verbrauchs ein Quantum von 154,230 Centner 75 Pfund sich ergibt, welchem für Unvorhergesehenes noch weitere 5,769 Centner 25 Pfund beige schlagen wurden.

Ferner befindet sich unter dieser Ausgabe position noch nebst Anderem 200 Klafter tannen Brennholz zu 12 fl., zum Anfeuern der Locomotive und 24,000 Centner Fettschrott zu 33 Kreuzer zur Feuerung der Schmiedeeisen und der Ofen.

Für das Jahr 1849 ist der Bedarf des anzukaufenden Brennholzes auf 400 Klafter ermittelt.

Der Aufwand für 1849 berechnet sich, mit Berücksichtigung der in diesem Jahre hinzukommenden weiteren Bahnstrecke von 5½ Wegstunden für 5 Monate nach Verhältniß folgendermaßen:

§. 19. Brennmaterial wie oben	181,992 fl.
hierzu für 200 Klafter Tannenholz zu 12 fl.	2,400 "
für den Betrieb oberhalb Schliengen	6,895 "
Summe	191,287 fl.
§. 20. Metallwaaren wie oben	47,458 fl.
für den Betrieb oberhalb Schliengen	1,775 "
Summe	49,233 fl.

§. 21. Holzwaaren wie oben	5,708 fl.
für den Betrieb oberhalb Schliengen	213 "
Summe	5,921 fl.
§. 22. Fettwaaren wie oben	40,048 fl.
für den Betrieb oberhalb Schliengen	1,498 "
Summe	41,546 fl.
§. 23. Sonstige Materialien wie oben	28,866 fl.
für den Betrieb oberhalb Schliengen	1,079 "
Summe	29,945 fl.

Aufwand für Einrichtungsgegenstände der Magazine und Werkstätten.

§. 24. Anschaffung.

§. 25. Unterhaltung.

Bisher wurden die Kosten für die Anschaffung solcher Einrichtungsgegenstände, welche zum Ersatz abgängiger bestimmt sind, so wie für die Unterhaltung derselben nebst den unter Rubrik 39 und 40 gehörigen Kosten zusammen unter der Rubrik 25 und 26 verrechnet und es betragen die Budgetsätze für 1846

unter §. 25	1,000 fl.
unter §. 26	1,500 "

Nach der Rechnung ergab sich ein Aufwand

unter §. 25 von	735 fl. 44 fr.
unter §. 26 von	3,909 " 27 "

Bei der hierauf gegründeten Annahme von 800 fl. Anschaffungskosten und 4,000 fl. Unterhaltungskosten für jedes der beiden künftigen Betriebsjahre dürfte sich diese Ausgabe vertheilen:

auf §. 24	600 fl.
" §. 25	3,000 "
" §. 39	200 "
" §. 40	1,000 "

§. 26. Aufwand für Unterhaltung der Signalapparate.

Da mit der Einrichtung electromagnetischer Signalapparate erst in neuester Zeit begonnen wurde und daher die Kosten für deren Unterhaltung unbekannt sind, so ist der unter vorstehende Rubrik fallende Aufwand vorerst unberechenbar.

In Ermanglung der nöthigen Grundlage für die Berechnung hat man

für 1848	300 fl. und
für 1849	500 "

als Bauschsummen in den Voranschlag aufgenommen.

G.

§. 27. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Der hierher zu rechnende Aufwand von 500 fl. für jedes der beiden Betriebsjahre wurde oben unter Rubrik 14 bereits begründet.

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

§. 28. Gehalte und Belohnungen der Expeditoren und Billetausgeber.

Die Ausgabe unter dieser Rubrik berechnet sich in folgender Weise:

für 1848.

11 Expeditoren (wovon 7 Güter-Expeditoren und 1 Post- und Eisenbahn-Expeditor):	
1 zu 800 fl., 5 zu 700 fl., 5 zu 600 fl.	7,300 fl.
Davon ab die Hälfte des Gehaltes des Post- und Eisenbahnerpeditors, welche der Postetat zu tragen hat mit	300 "
	<hr/>
	7,000 fl.
Belohnungen für 32 Expeditoren und Billetausgeber, welche nicht für den Eisenbahnerpeditionsdienst ausschließlich angestellt sind (Postexpeditoren, Posthalter, Bahnmeister und Bahnwärter)	7,850 "
Tantiemen für Ausgabe von Fahrbillets bei auswärtigen Transportanstalten ungefähr	1,500 "
Für außerordentliche Dienstaushilfe	300 "
	<hr/>
	Summe . 16,650 fl.

für 1849.

Wie oben	16,650 fl.
Dazu:	
1 Güterexpeditor auf der Hauptstation an der Grenze zu 600 fl. Ratum für 4 Monate	200 "
Belohnungen für die Billetausgabe auf der Strecke von Schliengen bis zur Grenze	850 fl.
Ratum für 4 Monate	284 "
	<hr/>
	Summe . 17,134 fl.

Bei Vergleichung des obigen Bedürfnisses für 1848 mit dem Budgetsatz für 1846 (13,200 fl.) stellt sich jenes um 3,450 fl. höher.

Der Grund dieser Erhöhung ist in der seither stattgefundenen Errichtung von weiteren sechs Haltstationen auf der Bahnstrecke bis Freiburg und in dem Aufwand für Ausgabe von Fahrbillets bei auswärtigen Transportanstalten zu finden, wofür bei Aufstellung des Budgets für 1846 und 1847 keine Vorsorge getroffen worden war.

§. 29. Gehalte der Expeditionsgehülften.

Die Zahl der Expeditionsgehülften beträgt dormalen 32, während solche im Budget für 1846 und 1847 für den Betrieb bis Schliengen zu 27 angenommen war.

Die Vermehrung des Personals ist durch die größere Ausdehnung des Dienstes, namentlich des Gütertransportes, nothwendig geworden.

Der Budgetsatz für die beiden Jahre 1848 und 1849 berechnet sich hiernach:

32 Gehilfen zu 450 fl.	14,400 fl.
für außerordentliche Dienstaushilfe	300 "
	<hr/>
	Summe 14,700 fl.

§. 30. Des unteren Hilfspersonals und der Arbeiter bei der Güterspedition.

Das gegenwärtige Bedürfnis an angestelltem Personale ist:

28 Packer und Bureaudiener und

23 Portiers.

Von den ersteren ist jedoch einer hier in Abrechnung zu bringen, welcher oben unter §. 15 bereits in Rechnung gezogen worden; es verbleiben somit 27 Packer und Bureaudiener.

Die weiter als die in das Budget für 1846 und 1847 aufgenommenen 3 Packer und Bureaudiener sind für die gegen die frühere Budgetperiode sehr bedeutend vermehrten Güterspeditions-Geschäfte nothwendig geworden.

Der Budgetsatz berechnet sich hiernach folgendermaßen:

Für 1848.

27 Packer und Bureaudiener: 8 zu 475 fl., 10 zu 425 fl., 9 zu 375 fl.	11,425 fl.
23 Portiers: 11 zu 350 fl., 12 zu 325 fl.	7,750 "
für Remunerationen und Gratificationen	800 "
	<hr/>
	19,975 fl.

dazu

für 59 ständige Arbeiter zum Güterverladen durchschnittlich zu 53 fr. den Tag oder 323 fl. das Jahr	19,057 fl.
für Hilfsarbeiten während der Zeit des stärkeren Dienstes	2,100 "
für Nachtarbeit	1,300 "
für Unvorhergesehenes	1,500 "
	<hr/>
	23,957 "

Summe 43,932 fl.

Für 1849.

Wie oben 43,932 fl.

Eine Vermehrung des angestellten Personals wird durch die Eröffnung der Bahn bis zur Schweizer-grenze voraussichtlich nicht erforderlich werden; dagegen ist die verhältnismäßige Erhöhung des Aufwandes für die Arbeiter zum Güterverladen (23,957 fl.) für eine Bahnstrecke von $5\frac{1}{4}$ Stunden und für 5 Monate anzunehmen mit 896 "

Summe 44,828 fl.

§. 31. Gehalte und Belohnungen des Fahrpersonals.

Zur Budget für 1846 und 1847 ist für das letztere Jahr nachstehendes Personale angenommen:

20 Zugmeister;

80 Conducteure;

32 Locomotivführer;

8 Locomotivführer-Lehrlinge;

- 32 Heizer ;
- 30 Wagenwärter ;
- 6 Güterpacker ;
- 21 Tenderwächter ;

Der wirkliche Personalstand dagegen ist folgender :

- 19 Zugmeister ;
- 77 Conducteurs ;
- 32 Locomotivführer ;
- 7 Locomotivführer-Lehrlinge ;

32 Heizer ;

28 Wagenwärter ;

dazu weiter an Tagelohnarbeitern :

- 9 Güterpacker ;
- 5 Wagenwärtergehilfen.

Eine Vermehrung des Personals ist mithin nur bezüglich der als Güterpacker und zur Ersparung von Wagenwärtern als deren Gehülfen verwendeten Arbeiter bei den Güterzügen nöthig geworden. Diese Vermehrung rechtfertigt sich durch den größeren Umfang des Gütertransportes überhaupt. Dagegen ist die Anzahl der Zugmeister, Conducteurs, Locomotivführer-Lehrlinge und Wagenwärter unter dem Voranschlag geblieben.

Die Verwendung von Tenderwächtern ist überflüssig geworden, nachdem man in neuerer Zeit die Einrichtung getroffen, daß der Zugmeister stets zunächst der Locomotive seinen Platz zu nehmen hat und mit dem Locomotivführer unmittelbar in Communication treten kann.

Der obige Personalstand genügt für die dormalige Ausdehnung des Dienstes mit Ausnahme der Locomotivführer und Heizer, welche um je 5 vermehrt werden sollten.

Die Leistung dieses Personals beim Fahrdienste nämlich ist durchschnittlich zu 21 — 22 Wegstunden bei den Personenzügen und 12—13 Wegstunden bei den Güterzügen im Tag anzunehmen, indem bei dieser Annahme das Personale nicht allzusehr angestrengt ist und auch die zur gehörigen Instandhaltung der Locomotive erforderliche Zeit (für Werkstättearbeit) aufbringen kann.

Nach erfolgter Ergänzung des Maschinenpersonals in dieser Weise sind sodann für die nächsten 2 Jahre im Durchschnitt 5 Locomotivführer-Lehrlinge hinreichend.

Durch die Einrichtung der fahrenden Postbureaux wird, wie oben §. 2 der Einnahme bemerkt ist, die Verwendung von Eisenbahnconducteurs für die Briefpostbeförderung voraussichtlich vom 1. März 1848 an nicht mehr nothwendig.

Es ist daher die Anzahl der Conducteurs auf 69 herabzusetzen und nur für das erste Gehaltsquartal des Jahres 1848, die bisherige Ausgabe für 8 Conducteurs für Briefpostbeförderung, welche in der Folge die Postverwaltung übernehmen wird, beizubehalten.

Durch die Eröffnung der Eisenbahn bis zur Schweizergrenze im Jahre 1848 wird eine Vermehrung des Personals erforderlich, dieselbe wird mindestens betragen :

- 2 Zugmeister ;
- 7 Conducteurs ;
- 3 Locomotivführer ;

3 Heizer;

2 Wagenwärter;

In den Gehaltsbezügen des Fahrpersonals ist gegen die frühere Normirung folgende Veränderung eingetreten: Die fixen Gehalte der Locomotivführer wurden durchgehends um 50 fl., mithin auf 425 fl. bis 575 fl. erhöht. Bezüglich der wandelbaren Bezüge:

a. Für die bei den Eisenbahnämtern Baden und Kehl angestellten und bei den Güterzügen beschäftigten Zugmeister, Conducteure und Wagenwärter wurde eine Erhöhung der Fahrtgebühren von 1 auf $1\frac{1}{2}$ —2 Kreuzer beziehungsweise von $\frac{3}{4}$ auf $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Kreuzer für die Wegstunde bewilligt.

b. Für die Locomotivführer und Heizer fand die nachstehende Normirung statt:

Für die Locomotivführer:

an Brennmaterialersparnißprämien	200 fl.
an Schmiermaterialersparnißprämien	10 "
an Werkstättearbeitvergütung 4 bis $5\frac{1}{2}$ Kreuzer für die Arbeitsstunde an Fahrtgebühren:	110 "
bei den Personenzügen 1 Kreuzer für die Wegstunde	130 "
bei den Güterzügen 2 Kreuzer für die Wegstunde	150 "
im Ganzen 450 fl. bis 470 fl.	

Im mittleren Anschlag

Für die Heizer:

an Brennmaterialersparnißprämien	50 fl.
an Schmiermaterialersparnißprämien	40 "
an Werkstättearbeitvergütung $3\frac{1}{2}$ bis $4\frac{1}{2}$ Kreuzer für die Arbeitsstunde an Fahrtgebühren:	80 "
bei den Personenzügen $\frac{1}{2}$ Kreuzer für die Wegstunde	65 "
bei den Güterzügen 1 Kreuzer für die Wegstunde	75 "
im Ganzen 235 fl. bis 245 fl.	

Im mittleren Anschlag

Die obigen Abänderungen erscheinen nothwendig, sowohl um dasjenige Personale, welches mit den Wagenzügen weniger Wegstunden zurücklegt und daher auch bisher weniger Fahrtgebühren bezog, wie dies bei dem Fahrpersonale der Eisenbahnämter Baden und Kehl und der Güterzüge der Fall ist, welch' letzterem noch überdies ein viel beschwerlicherer und mit mehr Kosten verknüpfter Dienst obliegt —, in seinen Bezügen dem übrigen Personale mehr gleich zu stellen, als auch um die bisher zum Theil nicht unbedeutenden Ungleichheiten in den wandelbaren Bezügen des Maschinenpersonals, welche durch den großen Antheil der Brennmaterialersparniß-Prämien an dem Gesamtgehälte veranlaßt wurden, möglichst zu entfernen. Auch hielt man für billig, den fixen Gehalt der Locomotivführer, deren Dienst, wie nicht zu läugnen, mit großer Verantwortlichkeit und Beschwerde verbunden ist, etwas zu erhöhen und im Maximum dem fixen Gehalte der Zugmeister gleichzustellen.

Die Einführung von Prämien für Schmiermaterialersparnisse bei den Locomotiven endlich hat darin ihren Grund, daß man durch diese Maßregel, welche das Einkommen des Maschinenpersonals bei gehöriger Aufmerksamkeit desselben keineswegs beeinträchtigen wird, eine sehr wesentliche Ersparniß an dem kostspieligen Schmiermaterial zu erzielen hofft, wie sich auch bezüglich des Brennmaterial-Verbrauchs die Einführung von Ersparnißprämien sehr vortheilhaft gezeigt hat.

Die wandelbaren Bezüge des Fahrpersonals haben sich im Jahre 1846 im Vergleich mit dem Voranschlag durchschnittlich folgendermaßen gestellt:

	Voranschlag.	Wirkl. Bezug.
Zugmeister	225 fl.	216 fl. 36 fr.
Conducteurs	200 "	186 " 49 "
Locomotivführer	500 "	545 " 51 "
Locomotivführer-Lehrlinge	150 "	135 " 19 "
Heizer	200 "	228 " 57 "
Wagenwärter	200 "	207 " 12 "

Eine Ueberschreitung des Voranschlags kam somit bei den Locomotivführern, Heizern und Wagenwärtern, jedoch nur bei den Ersteren in einigermaßen erheblichem Betrage vor.

Diese Bezüge sind für die vorliegende Budgetperiode nunmehr zu folgenden Beträgen anzunehmen:

Zugmeister, wie bisher	225 fl.
Conducteurs	200 "
Locomotivführer	460 "
(wovon 110 fl. Werkstättearbeit-Vergütung).	
Locomotivführer-Lehrlinge (Werkstättearbeit-Vergütung)	150 "
Heizer	240 "
(wovon 80 fl. Werkstättearbeit-Vergütung).	
Wagenwärter	220 "
(wovon 80 fl. Werkstättearbeit-Vergütung).	

Für das auswärtige Uebernachten erhält das Fahrpersonale eine besondere Vergütung, welche früher für einen Angestellten im Durchschnitt auf ungefähr 18 Kreuzer für die Nacht kam. Nachdem sich aber dieser Vergütungsbetrag als durchaus unzulänglich erwiesen hatte, wurde derselbe vom 1. Dezember 1846 an für die Zugmeister auf 42 fr., für den Locomotivführer auf 36 fr., für die Conducteurs, Wagenwärter, Heizer auf 30 fr. festgesetzt.

Hiernach kommt jetzt das Uebernachten für einen Angestellten auf durchschnittlich 32 fr.

In den drei ersten Quartalen des laufenden Jahres betragen diese Vergütungen 7,142 fl. 50 fr. und werden voraussichtlich für das ganze Jahr ungefähr 9,000 fl. betragen. Für 1848 kann mit Rücksicht auf die Verminderung des Personals durch Beseitigung der Tenderwächter und der Conducteurs für Briefpostbeförderung diese Ausgabe zu 8,000 fl. (durchschnittlich ungefähr 72 Nachtvergütungen für jeden Bediensteten für das Jahr) und für 1849 wegen der mit Eröffnung der Bahnstrecke oberhalb Schliengen eintretenden Vermehrung des Personals zu 8,300 fl. angenommen werden.

Hiernach stellt sich der Budgetsatz folgendermaßen:

Für 1848.

a. Angestelltes Personale.

19 Zugmeister: 9 zu 800 fl., 10 zu 750 fl.	14,700 fl.
69 Conducteurs: 34 zu 575 fl., 35 zu 525 fl.	37,925 "
37 Locomotivführer: 9 zu 1,035 fl., 9 zu 985 fl., 9 zu 935 fl. und 10 zu 885 fl.	35,445 "
5 Lehrlinge, zu 575 fl.	2,875 "
37 Heizer: 18 zu 615 fl., 19 zu 565 fl.	21,805 "
28 Wagenwärter: 14 zu 595 fl., 14 zu 545 fl.	15,960 "
Summe . 128,710 fl.	

Uebertrag . 128,710 fl.

Hievon geht ab die Werkstättearbeit-Vergütung, welche unter Rubrik 18 gehört und bereits oben unter dieser Rubrik in Berechnung gezogen wurde.

Für 37 Locomotivführer zu 110 fl.	4,070 fl.
„ 5 Lehrlinge zu 150 fl.	750 „
„ 37 Heizer zu 80 fl.	2,960 „
„ 28 Wagenwärter zu 80 fl.	2,240 „
	<hr/>
	10,020 „
	Rest . 118,690 fl.

b. Taglohn-Arbeiter.

9 Güterpacker à 1 fl. 15 fr. den Tag oder 456 fl. 15 fr. für das Jahr	4,106 fl.
5 Wagenwärtergehilfen zu 1 fl. den Tag oder 365 fl. das Jahr	1,825 „
	<hr/>
	5,931 „
c. Für auswärtiges Uebernachten	8,000 „
d. Für Remunerationen und Gratificationen wie bisher	2,500 „
	<hr/>
Summe A.	135,121 fl.

Hierzu ferner:

8 Conducteurs für Briefpostbeförderung durchschnittlich zu 555 fl., Ratum für 3 Monate aus 4,440 fl.	1,110 „
	<hr/>
Hauptsumme	136,231 fl.

Für 1849.

Wie oben Summe A. 135,121 fl.

dazu weiter

für 2 Zugmeister: 1 zu 800 fl., 1 zu 750 fl.	1,550 fl.
„ 7 Conducteurs: 4 zu 575 fl., 3 zu 525 fl.	3,875 „
„ 3 Locomotivführer: 1 zu 1,035 fl., 1 zu 985 fl., 1 zu 935 fl.	2,955 „
„ 3 Heizer: 2 zu 615 fl., 1 zu 565 fl.	1,795 „
„ 2 Wagenwärter: 1 zu 595 fl., 1 zu 545 fl.	1,140 „
	<hr/>
	11,315 fl.

ab die Werkstättearbeit-Vergütung für 3 Locomotivführer zu 110 fl., 5 Heizer und Wagenwärter zu 80 fl.

730 „

Rest . 10,585 fl.

Hievon Ratum für 4 Monate	3,528 „
für auswärtiges Uebernachten weitere	300 „
für Remunerationen und Gratificationen weitere 200 fl. für das Jahr; hiervon der Betrag für 4 Monate	68 „
	<hr/>
Summe	139,017 fl.

§. 32. Bureauaufwand und Druckkosten.

Nach der Begründung unter den Rubriken 8 und 12 beträgt der Budgetsatz:	
für 1848 Druckkosten	7,000 fl.
Bureauaufwand	2,667 "
	<hr/>
	Summe . 9,667 fl.
für 1849 Druckkosten	7,350 fl.
Bureauaufwand	2,800 "
	<hr/>
	Summe . 10,150 "

Anfand für Dampfwagen.

§. 33. Anschaffung.

Unter dieser Rubrik, sowie unter Rubrik 36 Anschaffung von Transportwagen, kommen vorerst noch keine Ausgaben vor, weil ein Ersatz für abgängiges Transportmaterial in der vorliegenden Budgetperiode noch nicht nöthig fallen wird. Durch Uebernahme von 18 Wagen für Briefpostbeförderung auf den Postetat wird zwar die Wiederanschaffung einer verhältnismäßigen Anzahl Personenwagen nothwendig; allein es betrifft dies zunächst den Betriebsmaterial-Stat, woselbst dieser Gegenstand auch seine Verrechnung findet.

§. 34. Unterhaltung.

Die Kosten für außerhalb der Werkstätte gefertigte Unterhaltungsarbeiten beliefen sich im Jahre 1846 auf 2,222 fl. 26 fr. und werden sich im laufenden Jahr auf ungefähr 2,500 fl. belaufen. Da diese Kosten eher zu- als abnehmen werden, so kann der bisherige Budgetsatz von 3,000 fl. auch für die vorliegende Budgetperiode beibehalten werden.

§. 35. Reinigung.

Diese die Handarbeit betreffenden Kosten, so wie diejenigen unter Rubrik 38 — Reinigung der Transportwagen — waren bisher unter dem Aufwande für Bahnhofarbeiter begriffen, sind nun aber, wie oben unter §. 17 bemerkt wurde, davon ausgeschieden.

Der Aufwand beträgt:

für 35 ständige Arbeiter zu 48 fr. täglich oder 292 fl. jährlich	10,220 fl.
für Hilfsarbeiter während der Zeit des stärkeren Dienstes	300 "
für Nachtarbeit	600 "
für Unvorhergesehenes	300 "
	<hr/>
	für 1848 Summe . 11,420 fl.
Hierzu kommt für 1849 der verhältnismäßige Antheil für den fünfmonatlichen Betrieb der 5¼ Stunden langen neuen Bahnstrecke mit	427 "
	<hr/>
	für 1849 Summe . 11,847 fl.

Aufwand für Transportwagen.

§. 37. Unterhaltung.

Der Budgetsatz für 1846 und 1847 beträgt	2,500 fl. — fr.
Berausgabt wurden im Jahre 1846	2,087 " 55 "
Voraussichtlich werden im laufenden Jahre zur Berausgabung kommen (in den drei ersten Quartalen beträgt die Ausgabe 4,653 fl. 49 fr.) ungefähr	6,000 " — "

Da es angemessen erscheinen muß, alle Arbeiten, welche nicht bezüglich der Sicherheit und Regelmäßigkeit des Dienstes in den eigenen Werkstätten gefertigt werden müssen, so viel als es die Deconomie des Werkstättebetriebes zuläßt, bei auswärtigen Handwerksleuten anfertigen zu lassen, so muß für die Jahre 1848 und 1849 mindestens der letztere Betrag als voraussichtlicher Aufwand angenommen werden.

§. 38. Reinigung.

Der angestellten Berechnung zufolge beträgt der Aufwand:

für 26 ständige Arbeiter zu 48 fr. für den Tag oder 292 fl. für das Jahr	7,592 fl.
für Hilfsarbeiter während der Zeit des stärkeren Dienstes	800 "
für Nacharbeit	800 "
für Unvorhergesehenes	300 "

für 1848 Summe . 9,492 fl.

Für 1849 ist der verhältnißmäßige Betrag für die $5\frac{1}{4}$ Stunden lange Bahnstrecke oberhalb Schliengen für 5 Monate beizuschlagen mit 355 "

für 1849 Summe . 9,847 fl.

Aufwand für Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände.

§. 39. Anschaffung.

§. 40. Unterhaltung.

Nach der oben unter §. 24 und 25 gegebenen Auseinandersetzung sind diese Kosten für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849 anzunehmen:

unter §. 39 zu	200 fl.
unter §. 40 zu	1,000 "

§. 41. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Der Aufwand unter dieser Rubrik, für welche im Budget für 1846 und 1847 (§. 32) für jedes der beiden Jahre 600 fl. aufgenommen ist, belief sich im Jahre 1846 auf 2,742 fl. 58 fr. und in den ersten drei Quartalen des laufenden Jahres auf 1,376 fl. 19 fr.

Der größte Theil dieser Ausgabe betrifft die Vergütung an die Postkasse für erhobene Silwagentaren nach Basel, welche eigentlich nur ein durchlaufender Posten sind und in der Zukunft in der Rechnungsabtheilung IV. ihre Berechnung finden werden.

Dagegen kommt in Zukunft unter diese Rubrik der Betrag zur Berausgabung, welcher an die Main-Neckar-Eisenbahn für Benutzung deren Fahrmaterial und Personale für die Mannheim-Friedrichsfelder Zweigbahn zu ver-

H.

güthen ist; die Größe dieses Betrages ist zur Zeit noch nicht bekannt, und wird daher vorerst eine Bauschsumme von 10,000 fl. jährlich dafür angenommen.

Für die übrigen unter diese Rubrik fallenden Ausgaben hat man für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849 den bisherigen Budgetsatz von 600 fl. beibehalten, wonach sich der Gesamtaufwand auf 10,600 fl. berechnet.

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

§. 42. Gehalte und Belohnungen der Aufseher.

Der gegenwärtige Personalstand ist mit dem ins Budget für 1847 aufgenommenen übereinstimmend und besteht in 15 Bahnmeistern und 9 Bahnhofaufsehern, wovon 7 zugleich Materialverwalter (siehe §. 15).

Mit der Eröffnung des Dienstes oberhalb Schliengen werden 2 weitere Bahnmeister nothwendig.

Der Budgetsatz berechnet sich:

Für 1848.

15 Bahnmeister und	} 8 zu 700 fl., 9 zu 600 fl.	11,000 fl.
2 Bahnhofaufseher		
7 Bahnhofaufseher, zugleich Materialverwalter zu 800 fl., wovon jedoch nur die Hälfte des Gehaltes hier zur Verausgabung kommt		2,800 "
		<u>Summe . 13,800 fl.</u>

Für 1849.

Wie oben		13,800 fl.
Hierzu für 2 Bahnmeister 1 zu 700 fl. und 1 zu 600 fl.	1,300 fl.	
Ratum für 4 Monate		433 "
		<u>Summe 14,233 fl.</u>

§. 43. Gehalte und Belohnungen der Bahn- und Bahnhofswärter.

In dem Budget für 1846 und 1847 sind für das letztere Jahr (für den Betrieb bis Schliengen 58½ Stunden Bahnlänge) 350 Bahnwärter angenommen.

Die Anzahl derselben, welche für die Strecke oberhalb Freiburg und für die durch den Betrieb der Main-Neckar-Bahn und die Ausdehnung des Gütertransportes bedeutend vergrößerten Bahnhöfe zu Mannheim und Heidelberg zur Zeit der Aufstellung jenes Budgets nicht mit Zuverlässigkeit erkannt werden konnte, beträgt jedoch 358.

Diese Anzahl ergibt im Durchschnitt für jede Wegstunde 6,12 Bahnwärter.

Würde für die Strecke von Schliengen bis zur Schweizergrenze — 5¼ Wegstunden — dasselbe Verhältniß angenommen, so stelte sich die Anzahl der hierzu erforderlichen Bahnwärter auf 32. Mit Rücksicht auf die schwierigen Terrainverhältnisse, die Tunnels und vielen Curven dieser Bahnstrecke wird jedoch voraussichtlich eine verhältnißmäßig größere Anzahl als auf den übrigen Bahnstrecken nothwendig sein. Wir schätzen diese Anzahl auf durchschnittlich 8 für die Wegstunde oder 42 für die neue Bahnstrecke.

Außer den bisherigen Beträgen für Gehalte und Remunerationen ist die Aufnahme einer Summe für Dienstaushülfe bei Erkrankungen u. d. Bahnwärter erforderlich, indem die vorhandenen Ersatzbahnwärter öfters zur Dienstverseehung nicht hinreichen.

Hiernach berechnet sich der Budgetsatz:

Für 1848.

358 Bahnwärter, 82 zu 325 fl., 138 zu 300 fl., 138 zu 275 fl.	106,000 fl.
Montur durchschnittlich 16 fl. für den Mann	5,728 "
Für Dienstaushilfe	1,500 "
Für Remunerationen wie bisher	3,000 "
Summe	116,228 fl.

Für 1849.

Wie oben	116,228 fl.
Dazu 42 Bahnwärter, 10 zu 325 fl., 16 zu 300 fl., 16 zu 275 fl.,	12,450 fl.
Ratum für 4 Monate	4,150 "
42 vollständige Monturen zu 36 fl.	1,512 "
Für Dienstaushilfe	1,600 "
Für Remunerationen	3,300 "
Summe	126,790 fl.

Aufwand für Werkzeuge.

§. 44. Anschaffung.

Die Ausgabe unter dieser Rubrik, für welche in das Budget für 1846 und 1847 100 fl. aufgenommen wurde, betrug im Jahre 1846 1,027 fl. 25 fr. und dürfte sich im laufenden Jahre auf 500 " — " belaufen.

Für den vorliegenden Voranschlag hat man den beiläufigen mittleren Betrag mit 750 " — " für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849 angenommen.

§. 45. Unterhaltung.

Die Kosten für außerhalb der Betriebswerkstätten gefertigte Reparaturarbeiten an den Werkzeugen für die Unterhaltung der Bahn beliefen sich im Jahre 1846 auf 935 fl. und werden im laufenden Jahre nach Maßgabe der Ergebnisse der drei ersten Quartale beiläufig 800 " betragen.

Der Budgetsatz betrug bisher 400 fl. und wird nunmehr in Folge obiger Rechnungsergebnisse für die Jahre 1848 und 1849 auf je 850 fl. erhöht.

§. 46. Aufwand für Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bahnwart-Stationen.

Bisher wurde den Bahnwärtern das zur Heizung und Beleuchtung der Wartzimmer erforderliche Material von der Verwaltung geliefert.

Da es nach bisheriger Erfahrung weit vortheilhafter ist, die Materialabgaben so weit thunlich in Geld-Aversen zu verwandeln, so hat man die Einrichtung getroffen, daß vom 1. Januar 1848 an den Bahnwärtern nicht mehr

die bisherigen Materialien zur Heizung, Beleuchtung und Reinigung ihrer Stationen, sondern statt deren Aversalvergütungen von 12 fl. 30 fr. bis 30 fl. für das Jahr gegeben werden.

Diese Vergütungen betragen für das Jahr 1848 für die Bahnstrecke bis Schliengen beiläufig 7,600 fl.
und für das Jahr 1849 wegen des Betriebs der weiter zu eröffnenden Bahnstrecke ungefähr 8,000 "

Aufwand für den Schienenweg und die Stationen nebst Zubehör.

Die Ausgaben für die bisherige Rubrik 35 „Tagelöhne der Arbeiter“ vereinigen sich nunmehr mit denjenigen der früheren Rubrik 39 „Besondere Ausgaben des Bahnkörpers und Schienenwegs“ und der Rubrik 38 „Aufwand für Material“ in der Weise, daß statt dieser Rubriken 4 neue erscheinen, welche den Gesamtaufwand für die Unterhaltung des Bahnkörpers und Schienenweges nach den wesentlichsten Abtheilungen des Unterhaltungsgeschäftes umfassen.

Die Ausgaben für Arbeitslöhne und Material vertheilen sich unter folgende Rubriken:

- für Unterhaltung des Bahnkörpers §. 47,
- für das Fundament des Schienengeleises §. 48,
- für die Schienenunterlage (Schwellenbau) §. 49,
- und für die Schienen und deren Befestigung §. 50.

Der Aufwand für Tagelöhne (§. 35) betrug im Jahre 1846 77,519 fl. 9 fr.
und wird im laufenden Jahre ungefähr 79,000 " — "

156,519 fl. 9 fr.

betragen.

Hieraus ergibt sich als Mittel 78,259 fl. 35 fr.
oder in runder Summe für jedes Jahr 78,000 " — "
der Aufwand unter Rubrik 39 nach Abzug der auf die Anschaffung von Kies und Schotter fallenden Kosten, beträgt in den beiden Jahren 1846 und 1847 ungefähr 4,000 " — "

daher zusammen im Jahr 82,000 fl. — fr.

Wird die bisherige Erfahrung zu Grunde gelegt, wornach eine Bahn mit doppeltem Geleise im ersten Jahre des Betriebes beiläufig den doppelten und in den folgenden Jahren den anderthalbfachen Betrag der Kosten einer einfachen Bahn erfordert, so beläuft sich der Aufwand für eine Stunde einfache Bahn nach obiger für 28½ Stunden einfacher und 22½ Stunden älterer doppelter Bahn für's ganze Jahr und 7½ Stunden einfacher Bahn für sechs Monate (gleich 65½ Stunden einfache Bahn für's ganze Jahr) erwachsenen Ausgabssumme von . . . 82,000 fl.
für das Jahr 1847 auf 1,249 fl. 31 fr. rund 1,250 "

Hiernach berechnet sich der Kostenaufwand für 1848:

Einfache Bahn 11½ Stunden zu 1,250 fl. 13,906 "
doppelte Bahn mit älterem Geleise 22½ Stunden 41,484 "
doppelte Bahn mit neuem Geleise 25¼ Stunden 63,125 "

Summe 118,515 fl.

Für 1849 kann der gleiche Kostenbetrag beibehalten werden, indem zwar für die Strecke oberhalb Schliengen ein wegen der besondern Terrain-Beschaffenheit im Verhältniß zu den übrigen Bahnstrecken sehr bedeutender Mehraufwand hinzu kommt, dieser jedoch durch den Minderaufwand für die 25¼ Stunden doppelte Bahn, wofür im Jahre 1849 nur ¼ der Kosten von 1848 berechnet werden können, seine Ausgleichung finden dürfte.

Da mit Sicherheit nicht angegeben werden kann, ob und welche weitere Strecken des zweiten Geleises im Jahre 1849 dem Betriebe übergeben werden, so hat man von der dèßfalligen Berechnung ganz abgesehen.

Als Maßstab der Vertheilung des obigen Kostenaufwandes auf die einzelnen Rechnungs-Rubriken ist anzunehmen:

auf §. 47 Bahnkörper $\frac{1}{10}$ oder	11,852 fl.
auf §. 48 Fundament des Schienengeleises $\frac{2}{10}$ oder	59,257 "
auf §. 49 Schwellenbau $\frac{2}{10}$ oder	35,554 "
auf §. 50 Schienen und deren Befestigung $\frac{1}{10}$ oder	11,852 "
	<u>118,515 fl.</u>

An Materialien zur Unterhaltung der Bahn werden nach der angestellten Berechnung für die Jahre 1848 und 1849 erforderlich sein:

1. Zur Unterhaltung des Bahnkörpers §. 47 durch das Sezen der Bahndämme auf verschiedenen Strecken und durch das Stäuben beim Dahinrollen der Wagenzüge ist ein fortwährender Ersatz des zum Eindecken der Bahn erforderlichen Kieses nothwendig.

Das Quantum an diesem Material stellt sich auf beiläufig 500 Kubikruthen für das Jahr zum Durchschnittspreise von 12 fl. für die Kubikruthen; der Aufwand hierfür beträgt mithin 6,000 fl. für jedes der beiden Jahre.

2. Zur Unterhaltung des Fundamentes des Schienengeleises §. 48.

Der jährliche Bedarf an Schottermaterial beläuft sich für die Strecke bis Schliengen auf beiläufig 150 Kubikruthen zum Preise von durchschnittlich 45 fl. die Kubikruthen einschließlich der Zubereitungskosten. Für die Unterhaltung der Bahn oberhalb Schliengen im Jahre 1849 sind weitere 4 Kubikruthen beizurechnen.

Der Kostenaufwand berechnet sich hiernach:

für 1848	6,750 fl.
für 1849	6,930 "

3. Zur Unterhaltung der Schienenunterlage (Schwellenbau) §. 49.

Das rasche Ueberhandnehmen der Fäulniß des Holzes auf mehreren Bahnstrecken nöthigte schon im laufenden Jahre zu großartigen Anschaffungen von Eichenholz zum Ersatz der jetzt schon in so großer Anzahl vorhandenen faulen Langschwellen. Es sind dies ebenfalls, wie in der Begründung des Budgets für 1846 und 1847 angegeben wurde, vorzugsweise diejenigen Bahnstrecken, bei welchen nicht kyanisirtes Tannen- und Forstenholz zur Anwendung kam, nämlich auf die Bahnsectionen II. und III. von Heidelberg bis Durlach, auf der Strecke der Section VI. oberhalb des Rencher Waldes bis Appenweier und die im nächsten Frühjahr durchgehends mit neuen eichenen Langschwellen zu versiehende Section XIII. von Appenweier bis Kehl, deren älteres Geleise, wegen gänzlicher Zerstörung der Langschwellen durch Fäulniß bereits mit Ende September d. J. außer Betrieb gesetzt werden mußte.

Zu dieser Unterhaltung des Schwellenbaues ist für 1848 erforderlich:

Für die Section XIII. ungefähr 80,000 laufende Fuß $\frac{9}{10}$ " starke Langschwellen.

Für die übrigen Bahnstrecken beiläufig 50,000 laufende Fuß derselben Langschwellen; zusammen 130,000 laufende Fuß Langschwellen zu 36 fr. den laufenden Fuß 78,000 fl.
Dazu für Dollen, Theer, Schrauben u. s. w. ungefähr 3,500 fl.

Summe . 81,500 fl.

Das Bedürfniß für 1849 ist wegen der bedeutenden Reparaturen in Section II. und III., sowie wegen der Bahnstrecke Section X. von Kenzingen bis Freiburg, wo sich bereits jetzt schon eine starke Fäulniß an den eichenen

Langschwollen gezeigt hat zu 100,000 laufende Fuß eichener Langschwollen anzunehmen, wofür der Kostenaufwand einschließlich der Kosten für die weiter erforderlichen Materialien 63,000 fl. beträgt.

4. Zur Unterhaltung der Schienen und deren Befestigung (§. 50).

Die durch den Umbau des östlichen Geleises zwischen Appenweier und Offenburg gewonnenen alten aber noch brauchbaren Brückschienen reichten gerade hin, um das Bedürfnis zum Ersatz schadhafter Schienen derselben Art auf den übrigen Bahnstrecken für das laufende Jahr zu decken. Das Bedürfnis an solchen Schienen für die Jahre 1848 und 1849 beträgt ungefähr 4,000 Stück von 15 Fuß Länge.

Da es in keiner Weise gerechtfertigt wäre, von diesen Schienen älterer Form, deren Tragkraft ohnehin den Betriebsverhältnissen der diesseitigen Bahn nicht ganz entspricht, eine neue Anschaffung zu machen, und da jenes Quantum noch brauchbarer Schienen auf der Section XIII., welche im nächsten Frühjahr ganz mit neuen eichenen Langschwollen versehen werden muß, erhalten werden kann, so ist es am vortheilhaftesten, diese Bahn-Section ganz mit neuen und schwereren (Vignoles) Schienen zu belegen, dagegen die erhaltenen noch brauchbaren Brück-Schienen zur Unterhaltung der übrigen Bahnstrecken, auf welchen solche Schienen angewendet sind, zu verwenden.

Die dem Jahre 1848 zufallenden Kosten der Erneuerung der Schienen deren Gewicht 357 Pfund auf 20 Fuß Länge des einzelnen Schienenstranges oder 714 Pfund für 20 Fuß Bahnlänge beträgt, auf der $2\frac{3}{4}$ Stunden langen Bahnsection XIII. belaufen sich

für 15,000 Centner zu 9 fl. 30 fl. 142,500 fl.

hiez u für Schienenbefestigungsmaterial als Platten, Bolzen und Kloben 5,250 "

Summe . 147,750 fl.

Die obige Ausgabe für Schienen mit 142,500 fl. ist jedoch nur scheinbar so hoch, indem der Werth der abgenommenen Schienen, welche, wenn solche gänzlich unbrauchbar geworden sind, umgewalzt werden, an jener Summe in Abzug zu bringen ist. Dieser Werth der alten Schienen beträgt für beiläufig 11,000 Centner zu mindestens 5 fl. 55,000 fl., es verbleibt mithin nur eine wirkliche Ausgabe von 87,500 fl.

Für das Jahr 1849 ist voraussichtlich keine Anschaffung von Schienen nothwendig; dagegen ist für dieses Jahr zum Ersatz abgängigen Schienenbefestigungs-Materials der Betrag von 3,000 fl. in den Voranschlag aufgenommen.

Nach dieser Auseinandersetzung berechnet sich der Aufwand für die Unterhaltung der Bahn folgendermaßen:

§. 47. Bahnkörper.

Für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849.

Tagelöhne 11,852 fl.

Material 6,000 "

Summe 17,852 fl.

§. 48. Fundament des Schienengeleises.

Für 1848.

Tagelöhne 59,257 fl.

Material 6,750 "

Summe . 66,007 fl.

Für 1849.

wie oben	66,007 fl.
an Material weiter	180 "

daher Summe . 66,187 fl.

Werden die Unterhaltungsarbeiten vorübergehend hauptsächlich nur auf das durch die Sicherheit gebotene Maas beschränkt und verschiebbare Verbesserungen unterlassen, so werden für jedes Jahr 54,000 fl. genügen.

§. 49. Schienenunterlage (Schwellenbau).

Für 1848.

Tagelöhne	35,554 fl.
Material	81,500 "

Summe 117,054 fl.

Für 1849.

Tagelöhne	35,554 fl.
Material	63,000 "

Summe 98,554 fl.

§. 50. Schienen und deren Befestigung.

Für 1848.

Tagelöhne	11,852 fl.
Material	147,750 "

Summe 159,602 fl.

Für 1849.

Tagelöhne	11,852 fl.
Material	3,000 "

Summe 14,852 fl.

§. 51. Unterhaltung der Auslenkungen, Drehscheiben und Schiebpritschen.

Diese Rubrik umfaßt die beiden früheren Rubriken 40 und 41, wofür der Budgetsatz für 1846 zu 450 fl. und für 1847 zu 600 fl. angenommen ist.

Die Ausgabe betrug im Jahre 1846 262 fl. 25 fr. und wird im laufenden Jahre beiläufig 3,800 fl. betragen.

Für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849 werden voraussichtlich 2,500 fl. hinreichen, welche man in dem Voranschlag aufgenommen hat.

§. 52. Unterhaltung der Brücken, Dohlen und Wegübergänge.

Die Reparaturen an Brücken, namentlich der Ersatz schadhaft gewordener Hölzer an mehreren Brücken, Anstrich- und Gedeckreparaturen, so wie die Uferbedeckungen veranlassen einen bedeutend höheren Aufwand als bisher. Dieser Aufwand wird, gering angeschlagen, beiläufig 10,000 fl. für jeden Budgetsatz betragen.

§. 53. Unterhaltung der Absperrung und Einfriedigung der Bahn und Bahnhöfe.

Für diese Rubrik betragen die Kosten nach Maßgabe des Rechnungsergebnisses vom laufenden Jahre beiläufig 3,000 fl., welchen Betrag man auch für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849 beibehalten hat.

Verhandlungen der IIen Kammer 1848. 46 Beilagenheft.

J

§. 54. Unterhaltung der Bahnhof-Anlagen (Wege, Einsteige- und Verladepläze, Entleerungsgruben, Abzugskanäle etc.).

Die nothwendig gewordenen mehrfachen Reparaturen an Viehverladepläzen, Entleerungsgruben etc. erfordern für die vorliegende Budgetperiode eine höhere Position als für die früheren. Als voraussichtlicher Bedarf ist für jedes der beiden Jahre der Betrag von 1,200 fl. angenommen.

§. 55. Unterhaltung der Stationsgebäude und dazu gehörigen Anlagen.

Diese Unterhaltungskosten beliefen sich im Jahre 1846 auf 7,476 fl. 22 fr. werden aber im laufenden Jahre, für welches der Kostenbetrag, wegen des sehr wesentlichen Einflusses der Witterung auf die Vollendung der Arbeiten, zur Zeit noch nicht annähernd bestimmt werden kann, diesen Betrag nicht erreichen.

Die gute Erhaltung der meistens ganz frei stehenden Gebäude, welche durch ihre Lage den nachtheiligen Einflüssen der Witterung in hohem Grade ausgesetzt sind, insbesondere die Unterhaltung des Delanstrichs an dem Holzwerk erfordert nicht unbedeutende Kostenbeträge, welche für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849 zu 6,000 fl. veranschlagt sind.

§. 56. Unterhaltung der Bahnwärtshäuser nebst Zubehör.

Das zur vorigen Position Bemerkte ist auch hier gültig und namentlich erstreckt sich der Delanstrich auf beinahe sämmtliche aus Backsteinen erbaute Bahnwärtshäuser, welche nur hierdurch einigermaßen gegen das Eindringen der Feuchtigkeit gesichert werden können.

Der voraussichtliche nöthige Bedarf ist für jedes der beiden Budgetjahre 2,500 fl.

§. 57. Unterhaltung der Wasserleitungen und Speisungs-Einrichtungen.

Die Kosten unter dieser Rubrik, welche für 1846 mit 200 fl. in das Budget aufgenommen wurden, betragen in diesem Jahre 205 fl. 6 fr.

Für jedes der beiden Jahre der vorliegenden Budgetperiode wird hiesfür 300 fl. gerechnet.

§. 58. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Diese Ausgaben, für welche im Budget für 1846 und 1847 für jedes der beiden Jahre 300 fl. aufgenommen sind, betragen im Jahre 1846 3,141 fl. 9 fr.

und in den drei ersten Quartalen des laufenden Jahres 4,168 " 56 "

Der bei weitem größte Theil dieser Ausgabebeträge betrifft die Kosten für Hinwegräumen des im Winter 1846/47 durch außerordentlich starke Verwehungen auf verschiedenen Strecken der Bahn in großer Masse geworfenen Schnees, zu dessen Entfernung die gewöhnlichen Mittel nicht hinreichten. Da die Witterung des Winters 1846/47 jedoch zu den außerordentlichen Erscheinungen gehört, so hält man nicht für nothwendig, in den Vorschlag für die vorliegende Budgetperiode einen Betrag für Hinwegräumen des Schnees durch außergewöhnliche Mittel aufzunehmen. Dagegen erscheinen hier die Kosten für Aufstellen der hölzernen Schneefänge und für die übrigen unter diese Rubrik gehörigen kleineren Ausgaben, welche für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849 zu 1,500 fl. anzunehmen sind.

Karlsruhe im November 1847.

Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen.

In Abwesenheit des Directors.

Steinam.

Vdt. Mainhard.

Effectiv-Stat am 1. November 1847.

5 Post- und Eisenbahnämter-Vorstände:	1 zu 1,100 fl.		
	1 zu 900 "		
	1 zu 850 "		
	1 zu 800 "		
	1 zu 700 "		
		<u>4,350 fl.</u>	
2 Eisenbahnämter-Vorstände:	1 zu 1,800 fl.	1,800 fl.	
	1 zu 1,400 "	1,400 "	
		<u>3,200 "</u>	
1 Vorstand der Hauptwerkstätte und des Hauptmagazins		1,000 "	8,550 fl.
4 Bahn-Ingenieure:	1 zu 1,200 fl.	1,200 fl.	
	2 zu 1,000 "	2,000 "	
	1 zu 800 "	800 "	
		<u>4,000 "</u>	
6 Cassiere:	1 zu 1,300 fl.	1,300 fl.	
	3 zu 1,100 "	3,300 "	
	2 zu 1,000 "	2,000 "	
		<u>6,600 "</u>	
2 Eisenbahn-Expeditoren:	1 zu 700 fl.	700 fl.	
	1 zu 650 fl.	650 "	
		<u>1,350 "</u>	
			<u>20,500 fl.</u>

J.

Effektiv-Gint am 1. December 1817

1 in 100 R.	100
1 in 200 R.	200
1 in 300 R.	300
1 in 400 R.	400
1 in 500 R.	500
1 in 600 R.	600
1 in 700 R.	700
1 in 800 R.	800
1 in 900 R.	900
1 in 1000 R.	1000
Summa	4500
1 in 100 R.	100
1 in 200 R.	200
1 in 300 R.	300
1 in 400 R.	400
1 in 500 R.	500
1 in 600 R.	600
1 in 700 R.	700
1 in 800 R.	800
1 in 900 R.	900
1 in 1000 R.	1000
Summa	4500
1 in 100 R.	100
1 in 200 R.	200
1 in 300 R.	300
1 in 400 R.	400
1 in 500 R.	500
1 in 600 R.	600
1 in 700 R.	700
1 in 800 R.	800
1 in 900 R.	900
1 in 1000 R.	1000
Summa	4500
1 in 100 R.	100
1 in 200 R.	200
1 in 300 R.	300
1 in 400 R.	400
1 in 500 R.	500
1 in 600 R.	600
1 in 700 R.	700
1 in 800 R.	800
1 in 900 R.	900
1 in 1000 R.	1000
Summa	4500
1 in 100 R.	100
1 in 200 R.	200
1 in 300 R.	300
1 in 400 R.	400
1 in 500 R.	500
1 in 600 R.	600
1 in 700 R.	700
1 in 800 R.	800
1 in 900 R.	900
1 in 1000 R.	1000
Summa	4500
1 in 100 R.	100
1 in 200 R.	200
1 in 300 R.	300
1 in 400 R.	400
1 in 500 R.	500
1 in 600 R.	600
1 in 700 R.	700
1 in 800 R.	800
1 in 900 R.	900
1 in 1000 R.	1000
Summa	4500

Budget

der

Main-Neckar-Eisenbahn

für

1848 und 1849.

**Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen
Angelegenheiten.**

Budget

über den Antheil Badens an den Einnahmen und Ausgaben des Main-Neckar-Eisenbahnbetriebs.

	1848.	1849.
	fl.	fl.
Einnahme	104,990	104,990
Ausgabe	63,815	63,815
Reine Einnahme	41,175	41,175

Begründung.

Nach dem Staatsvertrag vom 25. Februar 1843, Art. 7 und 14, haben die bei der Main-Neckar-Eisenbahn be- theiligten Staaten die Kosten des Bahnbaues nebst Brücken und Weirwerken, jede auf ihrem Gebiet, und von den Kosten der ersten Anschaffung des Betriebsmaterials das Großherzogthum Hessen zwei Dritttheile, die freie Stadt Frankfurt und das Großherzogthum Baden je ein Sechstel zu übernehmen.

Nach Separat-Artikel 2 hat ferner die freie Stadt Frankfurt dem Großherzogthum Baden zur Bestreitung der Kosten, welche letzteres nach Art. 7 und 14 des Vertrags für den Bau der Bahn und die Beschaffung des Betriebs- materials zu verwenden hat, diejenige Summe zuzuschießen, um welche seine Verwendung den sechsten Theil des Ge- sammtaufwandes für die Bahn und das Betriebsmaterial übersteigt.

Nach Art. 15 des offenen Vertrags sind alle Einkünfte der Bahn Einkünfte der Gemeinschaft, und werden alle für den Betrieb und die Unterhaltung der Bahn und ihrer Weirwerke, so wie für die Unterhaltung und den Ersatz des Be- triebmaterials erwachsenden Kosten als Lasten der Gemeinschaft behandelt.

Die verbleibenden jährlichen Ueberschüsse sollen unter die drei Staaten nach demjenigen Verhältniß vertheilt werden, nach welchem von jedem dieser zu den Kosten des Gesamtbaues und der ersten Anschaffung des Betriebsmaterials bei- getragen worden ist.

Nach den neuesten Erhebungen werden die Kosten des Gesamtaufwandes für die Bahn und das Betriebs- material auf dem Gebiet der freien Stadt Frankfurt	2,232,167 fl.
„ „ „ des Großherzogthums Hessen	4,629,739 „
„ „ „ „ „ Baden	3,638,094 „
	in Summe . 10,500,000 fl.

geschätzt.

Hiervon hat Baden, welches von der Vertragsbestimmung Separatartikel 2 Gebrauch gemacht hat, ein Sechstel mit 1,750,000 fl. zu bestreiten.

Die Einkünfte der Bahn sind nach dem anliegenden Specialbudget auf	629,942 fl.
die Ausgaben auf	382,893 „
berechnet, wornach daher eine Reineinnahme von	247,049 fl.

K.

Budget

der

Main-Neckar-Eisenbahn

und Vergleichung mit dem Budget der badischen Bahn für 1848.

	Main-Neckar-Eisenbahn.		Badische Bahn		Main-Neckar-Eisenbahn.	
	1848.		1848.		Mehr.	Weniger.
	fl.	fr.	fl.	fl.	als die badische Bahn.	
Einnahme.						
Ertrag der Eisenbahn.						
1. Durch unmittelbare Erhebung	612,530	—	31,251	35,252	—	4,001
2. Durch Vergütung von den Postanstalten	3,900	—	200	517	—	317
3. Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken	1,675	—	85	93	—	8
4. Erlös aus Inventariestücken und Material	290	—	15	134	—	119
5. Ersatz	10,550	—	538	—	538	—
6. Strafen	191	—	10	32	—	22
7. Verschiedene und zufällige Einnahmen	806	—	41	10	31	—
Summe der Einnahme	629,942	—	32,140	36,038	569	4,467
						569
						3,898
Ausgabe.						
Tit. I. Lasten.						
1. Abgang und Nachlaß	—	—	—	—	—	—
2. Entschädigung und Ersatz	75	—	4	16	—	12
3. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge	4,950	—	252	26	226	—
4. Strafen u. an den Unterstützungsfond für Eisenbahnbedienstete	271	—	14	25	—	11
5. Verschiedene und zufällige Ausgaben	—	—	—	7	—	7
Summe Tit. I.	5,296	—	270	74	226	30
					30	
					196	
Tit. II. Verwaltungskosten.						
a. Der Centralverwaltung.						
6. Beiträge zum Centralaufwande der Postverwaltung	17,522	—	894	381	513	—
7. Commissions- und Inspectionskosten	1,800	—	92	66	26	—
8. Druckkosten und Buchbinderlohn	300	—	15	24	—	9
9. Verschiedene und zufällige Ausgaben	850	—	43	8	35	—
Summe Tit. II. a.	20,472	—	1,044	479	574	9
					9	
					565	

	Main-Neckar-Eisenbahn.		Badische Bahn		Main-Neckar-Eisenbahn.	
	1848.		1848.		Mehr.	Weniger.
	fl.	kr.	fl.	fl.	als die badische Bahn.	
Ausgabe.						
Tit. II. Verwaltungskosten.						
b. Der Bezirksverwaltung.						
10. Besoldungen der Beamten	12,450	—	635	377	258	—
11. Gehalte der Dienstgehilfen	1,350	—	69	136	—	67
12. Bureauaufwand	370	—	19	25	—	6
13. Diäten und Reisekosten	800	—	41	41	—	—
14. Verschiedene und zufällige Ausgaben	642	15	33	59	—	26
Summe Tit. II. b.	15,612	15	797	638	258	99
					99	
					159	
Tit. III. Betriebskosten.						
a. Allgemeine Betriebskosten.						
15. Gehalte der Aufseher und des Hülfspersonals der Magazine und Werkstätten	6,800	—	347	316	31	—
16. Bureauaufwand für Magazin- und Werkstätteverwaltung	200	—	10	22	—	12
Tagelöhne der Arbeiter.						
17 a. Für Magazine und Bahnhöfe	11,485	36	586	651	—	65
18 b. Für Werkstätten	23,599	—	1,204	1,593	—	389
Aufwand für Material und Reservestücke.						
19. Brennmaterial	59,273	40	3,024	3,002	22	—
20. Metallwaaren	—	—	—	—	—	—
21. Holzwaaren	—	—	—	—	—	—
22. Fettwaaren	16,797	45	857	661	196	—
23. Sonstige Materialien	20,215	22	1,031	1,353	—	322
Aufwand für Einrichtungsgegenstände der Magazine und Werkstätten.						
24. Anschaffung	75	—	4	10	—	6
25. Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätten gefertigte Arbeiten)	1,237	—	63	49	14	—
26. Aufwand für Unterhaltung der Signalapparate	550	—	28	5	23	—
27. Verschiedene und zufällige Ausgaben	898	38	46	8	38	—
Summe Tit. III. a.	141,132	1	7,200	7,670	324	794
						324
						470

	Main-Neckar-Eisenbahn.		Badische Bahn		Main-Neckar-Eisenbahn.	
	1848.		1848.		Mehr.	Weniger.
	fl.	fr.	fl.	fl.	als die badische Bahn.	
Ausgabe.						
Lit. III. Betriebskosten.						
b. Besondere Kosten für den Transportdienst (Expeditions- und Fahrdienst).						
Gehalte und Belohnungen.						
28. Der Expeditoren und Billetausgeber	5,390	—	275	275	—	—
29. Der Expeditionsgehülfen	7,840	—	400	242	158	—
30. Des untern Hülfspersonals und der Arbeiter bei der Güterpedition	11,415	—	582	725	—	143
31. Des Fahrpersonals	47,609	24	2,429	2,248	181	—
32. Bureauaufwand und Druckkosten	2,040	—	104	159	—	55
Aufwand für Dampswagen.						
33. Anschaffung	—	—	—	—	—	—
34. Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätten gefertigte Arbeiten)	—	—	—	49	—	49
35. Reinigung	3,235	—	165	189	—	24
Aufwand für Transportwagen.						
36. Anschaffung	28,094	—	1,433	—	1,433	—
37. Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätten gefertigte Arbeiten)	—	—	—	99	—	99
38. Reinigung	2,940	—	150	157	—	7
Aufwand für Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände.						
39. Anschaffung	—	—	—	3	—	3
40. Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätten gefertigte Arbeiten)	695	—	36	16	20	—
41. Verschiedene und zufällige Ausgaben	2,852	20	146	175	—	29
Summe Lit. III. b.	112,110	44	5,720	4,337	1,792	409
					409	
					1,383	
c. Besondere Kosten für Unterhaltung der Bahn, Gebäude und Bahnhöfe.						
Gehalte und Belohnungen.						
42. Der Aufseher	5,225	—	266	228	38	—
43. Der Bahn- und Bahnhofswärter	38,440	—	1,961	1,917	44	—
Uebertrag	43,665	—	2,227	2,145	82	—

	Main-Neckar-Eisenbahn.		Badische Bahn	Main-Neckar-Eisenbahn.	
	1848.		1848.	Mehr.	Weniger.
	fl.	fr.	fl.	als die badische Bahn.	
Ausgabe.					
Lit. III. Betriebskosten.					
c. Besondere Kosten für Unterhaltung der Bahn, Gebäude und Bahnhöfe.					
Uebertrag	43,665	—	2,227	2,145	82 —
Aufwand für Werkzeuge.					
44. Anschaffung	400	—	20	12	8 —
45. Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätten gefertigte Arbeiten)	495	—	25	14	11 —
46. Aufwand für Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bahnwartstationen	2,445	—	125	125	— —
Aufwand für den Schienenweg und die Stationen nebst Zugehör.					
47. Bahnkörper					
48. Fundament des Schienengeleises	28,456	30	1,452	5,749	— 4,297
49. Schienenunterlage (Schwellenbau)					
50. Schienen und deren Befestigung					
51. Auslenkungen, Drehscheiben und Schiebpritschen	800	—	41	41	— —
52. Brücken, Dohlen und Wegübergänge	2,375	—	121	165	— 44
53. Absperrung und Einfriedigung der Bahn und Bahnhöfe	947	—	49	49	— —
54. Bahnhofsanlagen (Wege, Einsteig- und Verladepflege, Entleerungsgruben, Abzugskanäle ic.)	360	—	19	20	— 1
55. Stationsgebäude und dazu gehörige Bauanlagen	3,064	—	157	99	58 —
56. Bahnwartshäuser nebst Zugehör	737	—	37	41	— 4
57. Wasserleitungen und Speisungseinrichtungen	100	—	5	5	— —
58. Verschiedene und zufällige Ausgaben	4,425	30	226	25	201 —
Summe Lit. III. c.	88,270	—	4,504	8,490	360 4,346
					360
					3,986
Summe Lit. III. b.	112,110	44	5,720	4,337	1,383 —
Summe Lit. III. a.	141,132	1	7,200	7,670	— 470
Summe Lit. III.	341,512	45	17,424	20,497	1,383 4,456
					3,073
Summe Lit. II. b.	15,612	15	797	638	159 —
Summe Lit. II. a.	20,472	—	1,044	479	565 —
Summe Lit. I.	5,296	—	270	74	196 —
Haupt-Summe	382,893	—	19,535	21,688	920 3,073
					920
					2,153
Einnahme	629,942	—	32,140	36,038	— 3,898
Ausgabe	382,893	—	19,535	21,688	— 2,153
Reine Einnahme	247,049	—	12,605	14,350	— 1,745

Verhandlungen der 2. Kammer von 1848. 46 Beilagenheft.

L

B e g r ü n d u n g.

I. Allgemeine Bemerkung.

In Bezug auf den geringen Grad der Verlässigkeit der Voranschläge gilt um so mehr das bei dem Budget des Eisenbahnbetriebs der badischen Bahn Bemerkte, als die bei der Main-Neckar-Eisenbahn gemachten Erfahrungen nur einen ganz kurzen Zeitraum umfassen, daher ein großer Theil der Budgetsätze auf eine allgemeine Schätzung gegründet werden mußte.

Die Betriebsergebnisse von 1846 können nämlich, da der Betrieb in diesem Jahr nur in geringer Ausdehnung geführt wurde, durchaus nicht als Maßstab benützt werden und die Ergebnisse des Betriebsjahres 1847 sind noch nicht bekannt, weil der Abschluß der Rechnungen erst später stattfindet.

II. Spezielle Bemerkungen.

Einnahme.

§. 1. Ertrag der Eisenbahn durch unmittelbare Erhebung.

Die Einnahmen in der Periode vom Dezember 1846 bis dahin 1847 betragen, und zwar:

aus dem Personentransport, von Personen, Gepäck und Equipagen	441,476 fl. 42 fr.
aus dem Viehtransport	3,133 „ 31 „
zusammen	444,610 fl. 13 fr.

In Betracht der ungünstigen Verhältnisse des Jahres 1847, welche nicht ohne Nachtheil auf die Einnahmen der Main-Neckar-Eisenbahn bleiben konnten, ist man berechtigt, für das Jahr 1848 einen erhöhten Ertrag anzunehmen.

Die Einnahme aus dem Personentransport ist hiernach auf	454,031 fl.
und die aus dem Viehtransport auf	3,489 „
zusammen	457,520 fl.

geschätzt.

Der Gütertransport hat auf der Main-Neckar-Eisenbahn am 9. August 1847 seinen Anfang genommen und von diesem Tag bis zum 1. Dezember	29,671 fl. 36 fr.
--	-------------------

eingetragen.

Unter Zugrundelegung dieses Resultats und in der Erwartung, daß der Gütertransport eine größere Ausdehnung erhalten werde, ist der Betrag von 104,610 fl. in das Budget aufgenommen worden.

Für Extrazüge ist dem Voranschlag eine Baushumme von 400 „
und als Erhebungen fremder Bahnen für die Main-Neckar-Eisenbahn sind 50,000 fl. beigefügt.

Hiernach berechnet sich der Budgetsatz folgendermaßen:

Personentransport	454,031 fl.
Viehtransport	3,489 „
Gütertransport	104,610 „
Für Extrazüge	400 „
Erhebungen fremder Bahnen für die Main-Neckar-Eisenbahn	50,000 „

Hauptsumme 612,530 fl.

§. 2. Ertrag der Eisenbahn durch Vergütung von den Postanstalten.

Nach dem Separatartikel 6 des Staatsvertrags über die Main-Neckar-Eisenbahn sind Briefe und Pakete bis zu einem Gewicht von 1 Pfund unentgeltlich zu befördern.

Für den Transport der übrigen Poststücke wird eine Tare von 2½ kr. für den Zentner und die geographische Meile erhoben.

Die Einnahme hieraus kann nach den bisherigen Erfahrungen auf beiläufig 3,900 fl. im Jahr kommen.

§. 3. Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken.

beruht auf einer beiläufigen Schätzung.

§. 4. Erlös aus Inventarienfücken und Material.

Für abgängige Geräthschaften und Werkzeuge sind 100 fl. und für Materialabfälle 190 fl. berechnet.

§. 5. Erfaß.

Den Hauptposten mit 10,000 fl. bildet die von der badischen Verwaltung für die Verwendung des von der Main-Neckar-Eisenbahn angestellten und bezahlten Fahrpersonals und für die Benützung der dieser angehörigen Locomotive und Wagen zum Betrieb der Mannheim-Friedrichsfelder Bahn. Die übrigen 550 fl. sind der Anschlag für die Vergütung der in den Werkstätten der Verwaltung für Dritte gefertigten Arbeiten und für sonst etwa vorkommende Stückvergütungen.

§. 6. Strafen.

Die Bahnpolizeistrafen fließen den beziehungsweise Staats- und Armenkassen zu, und nur die dienstpolizeilichen Geldstrafen bilden eine Einnahme der Betriebskasse.

Sie sind zur Dotirung der Unterstützungscasse für Angestellte und ständige Arbeiter der Bahn bestimmt, und bilden daher nur einen durchlaufenden Posten.

L.

§. 7. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Hierunter werden die in Folge von Rechnungsbescheiden nachträglich vereinnahmten Posten, der Erlös aus verbrauchten Impressen und sonstigen zufälligen Einnahmen, die keiner der vorhergehenden Rubriken angehören, verrechnet.

Ferner gehört hierher der Erlös aus versteigerten, auf der Bahn zurückgebliebenen und nicht zurückverlangten Effecten und Frachtstücken, welche gleichfalls zur Bildung des Unterstützungsfonds bestimmt sind.

Er erscheint nach Abzug der daraus geleisteten Unterstützungen unter §. 4 wieder in Ausgabe.

Ausgabe.

Tit. I. Lasten.

§. 1. Abgang und Nachlaß.

Eine Ausgabe unter dieser Rubrik hat sich bisher nicht ergeben, daher von der Auswerfung einer bestimmten Summe Umgang genommen wird.

§. 2. Entschädigung und Ersatz.

Diese Ausgaben bestehen hauptsächlich in Ersatzeleistungen für in Verlust gerathene und beschädigte Waaren. Der angelegte Betrag besteht in einer Vauschsumme.

§. 3. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge.

Der Voranschlag setzt sich aus folgenden Summen zusammen:

von Gebäuden	3,500 fl.
„ Mobilargegenständen	450 „
„ Betriebsmaterial und Waaren	1,000 „

§. 4. Strafen u. an den Unterstützungsfond.

Unter vorstehendem Paragraphen werden die unter Rubrik 6 und 7 der Einnahme verrechneten dienstpolizeilichen Strafen und Einnahmen aus herrenlosen Gegenständen nach Abzug der alsbald daraus geleisteten Unterstützungen verausgabt.

§. 5. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Indem sich nicht voraus bestimmen läßt, ob unter dieser Rubrik eine Einnahme vorkommen wird, so unterblieb die Aufnahme einer Summe als Voranschlag.

Tit. II. Verwaltungskosten.

a. Der Centralverwaltung.

§. 6. Der Direction der Main-Neckar-Eisenbahn.

a. Befoldungen.

Der vereinbarte Normaletat enthält folgende Sätze:

1) 3 Räte zu 2,400 fl.	7,200 fl.
Functionengehalt des hessischen Mitgliedes als Vorstand	300 „
	<hr/>
	7,500 fl.

2) Kanzleibeamte:

1 Secretär	1,400 fl.
1 Rechnungsrevisor, 1 Controlbureauvisor, 1 Registrator (zugleich Expeditor): 1 zu 1,000 fl., 1 zu 1,100 fl., 1 zu 1,200 fl.	3,300 "
	4,700 fl.

Summe a. . 12,200 fl.

Der Voranschlag beträgt 11,700 fl. und steht daher um 500 fl. unter dem Normaletat.

b. Gehalte.

Das dermalige Bedürfnis erfordert:

1 Secretariatsgehülfe	540 fl.
1 Revisions- und 2 Controlbureaugehülfsen: 2 zu 700 fl. und 1 zu 450 fl.	1,940 "
1 Kanzleidiener	450 "
3 Tagschreiber: 1 zu 500 fl., 1 zu 450 fl. und 1 zu 365 fl.	1,315 "
	in Summe . 4,245 fl.

c. Bureaukosten.

Die Ausgabe zerfällt in folgende Unterrubriken:

Für Schreibmaterial und verschiedene Bureaugegenstände	1,005 fl.
Für Brennmaterial	350 "
Für Beleuchtung	90 "
Für Literatur	132 "

Summe . 1,577 fl.

Zusammenstellung.

a. Besoldungen	11,700 fl.
b. Gehalte	4,245 "
c. Bureaukosten	1,577 "

Hauptsumme . 17,522 fl.

§. 7. Commissions- und Inspectionskosten.

Die wahrscheinliche Ausgabe unter dieser Rubrik läßt sich zur Zeit noch nicht voraus bestimmen, weshalb eine Vauschsumme in den Voranschlag aufgenommen wurde.

§. 8. Druckkosten und Buchbinderlohn.

Im Jahr 1846 betrug die Ausgabe hierfür 156 fl. 52 kr.

Unter Zugrundlegung dieser Zahl wurde der Voranschlag auf 300 fl. festgesetzt.

§. 9. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

In Betracht der Unbestimmtheit der etwa hierunter sich ergebenden Ausgaben wird für die zufälligen Ausgaben eine Baushumme von 600 fl. ausgeworfen und diesem Betrage für Anschaffung von Mobiliargegenständen, Werkzeugen, Modellen und dergleichen mehr 250 fl. beigelegt.

b. Bezirksverwaltung.

§. 10. Befoldungen der Beamten.

Zur unmittelbaren Besorgung des Dienstes auf den Hauptstationen und auf der Bahn und zur mittelbaren Anordnung und Ueberwachung des Dienstes auf den Zwischenstationen und Haltpunkten sind in Frankfurt, Darmstadt und Heidelberg der Direction unmittelbar untergeordnete Eisenbahnverwaltungen errichtet.

Jede dieser Verwaltungen ist mit drei Beamten, einem Eisenbahnverwalter, einem Bahn-Ingenieur und einem Kassier besetzt.

Die obere Leitung des Dienstes ist entweder dem Verwalter oder dem Bahn-Ingenieur übertragen.

Durch den Normaletat sind die Befoldungen dieser Beamten folgendermaßen bestimmt worden:

Eisenbahnverwalter . .	1,400 — 1,800 fl.
Eisenbahn-Ingenieur . .	1,400 — 1,800 "
Eisenbahnkassier . . .	1,200 — 1,400 "

Der Effectivetat beträgt:

Für die ersten Beamten: 2 zu 1,600 fl. und 1 zu 1,500 fl. =	4,700 fl.
" " zweiten " 2 zu 1,400 fl. und 1 zu 1,250 fl. =	4,050 "
" " dritten " 1 zu 1,300 fl. und 2 zu 1,200 fl. =	3,700 "

im Ganzen 12,450 fl.

Diese Summe ist in das Budget übertragen.

§. 11. Gehalte der Dienstgehülfen.

Zur Besetzung der Bureaugeschäfte ist für jede Eisenbahnverwaltung ein Kanzleigehülfe angestellt, für welchen der Normaletat einen Gehalt von 365 fl. bis 500 fl. vorsehen hat.

Bei einer durchschnittlichen Bezahlung von 450 fl. berechnet sich der Budgetsatz auf 1,350 fl.

§. 12. Bureauaufwand.

Hierfür sind 370 fl. als wahrscheinlicher Bedarf in Ansatz genommen.

§. 13. Diäten und Reisekosten.

Hier ist die Bemerkung zu §. 7 zu wiederholen.

§. 14. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Diese Rubrik umfaßt die Ausgaben für Anschaffung von Mobiliargegenständen, Werkzeugen, für Botenlöhne, Beurlaubungskosten und sonstige zufällige Ausgaben der Bezirksverwaltung.

In Ermanglung maßgebender Erfahrungen für diesen Aufwand wird der aus den beiläufigen Schätzungen der Bahnverwaltungen hervorgegangene Betrag von 642 fl. 15 fr. als Budgetsatz beantragt.

Tit. III. Betriebskosten.

a. Allgemeine Betriebskosten.

§. 15. Gehalte der Aufseher und des Hülfspersonals der Magazine und Werkstätten.

Nach dem Normal-Stat ist die Anstellung folgender Unterbeamten und Gehülfen für den Material- und Werkstättendienst verabrechet:

1 Maschinenmeister für die Centralwerkstätte Darmstadt mit einem Gehalt von	1,500 fl.
3 Werkmeister zu	800 fl. bis 1,200 „
3 Werkführer zu	600 „ „ 800 „
3 Werkzeichner zu	400 „
3 Materialverwalter, welche zugleich die Bahnhofsaufsicht zu führen haben	600 fl. bis 800 „

In den Vorschlag sind nach dem Effectiv-Stat aufgenommen:

3 Werkmeister, 1 zu 1,200 fl., 2 zu 1,000 fl.	= 3,200 fl.
2 Werkführer, 1 zu 600 fl. und 1 zu 700 fl.	= 1,300 „
3 Werkzeichner zu je 400 fl.	= 1,200 „
3 Materialverwalter und Bahnhofsaufsicher 2 zu 700 fl., 1 zu 800 fl., mit 2,200 fl. Hälfte	= 1,100 „

Die andere Hälfte erscheint unter dem Titel Unterhaltungskosten.

Hauptsumme 6,800 fl.

§. 16. Bureauaufwand für Magazin- und Werkstättenverwaltung.
Bauschsumme.

Tagelöhne der Arbeiter.

§. 17 a. Für Magazine und Bahnhöfe.

Nach dem voraussichtlich wirklichen Bedürfnis berechnet.

§. 18 b. Für Werkstätten.

Dieser Aufwand setzt sich zusammen:

- aus dem den Locomotivführern, Heizern, Locomotivführerlehrlingen und Wagenwärtern, wenn sie in den Werkstätten arbeiten, zukommenden Arbeitslohn, welcher zu 3—4 kr. für die Stunde angenommen ist und wovon der jährliche Anschlag 80—100 fl. beträgt.
- aus dem Lohn der ständigen und vorübergehend angestellten Werkstätte-Arbeiter, für welche der Taglohn durchschnittlich 1 fl. 12 kr. beträgt.

Die Arbeitsvergütungen des Maschinenpersonals berechnen sich zu . . .	4,393 fl.
und die Löhne der übrigen Arbeiter zu	19,206 „

zusammen auf 23,599 fl.

Aufwand für Material und Reserve-Stücke.

§. 19. Brennmaterial.

Unter den für Brennmaterial in Voranschlag gebrachten Summen sind begriffen:

für Holz zum Anfeuern der Locomotive	1,683 fl. — fr.
für Coaks	55,519 " — "
wobei angenommen ist, daß im Sommer 5 und im Winter 4 Hauptfahrten, 1 Lokalfahrt zwischen Frankfurt und Darmstadt und ein Güterzug stattfinden.	
Für Heizung der Expeditionsbureaus, der Wartsäle und Wartzimmer	2,071 " 40 "
	<hr/>
im Ganzen	59,273 fl. 40 fr.

§. 20. Metallwaaren und

§. 21. Holzwaaren.

Die unter die beiden vorstehenden Rubriken gehörigen Ausgaben sind unter Rubrik 23, sonstige Materialien begriffen.

§. 22. Fettwaaren.

Zu dem für das Schmieren der Locomotive und Transportwagen und in den Werkstätten erforderlichen Bedarf mit	13,379 fl. — fr.
kommen noch die Anschaffungskosten für Beleuchtung der Expeditionsbureaus, Wartsäle, Wartzimmer, der Schoppen, der Bahnhöfe ic., endlich der Wagenzüge mit	3,418 " 45 "
	<hr/>
Summe	16,797 fl. 45 fr.

§. 23. Sonstige Materialien.

Die in Anszug genommene Summe mit 20,215 fl. 22 fr. gründet sich auf die beiläufigen Schätzungen der Bahnverwaltungen.

Aufwand für Einrichtungsgegenstände der Magazine und Werkstätten.

§. 24. Anschaffung.

§. 25. Unterhaltung.

Beruhet ebenfalls auf Schätzung.

§. 26. Aufwand für Unterhaltung der Signalapparate.

Die Hauptkosten unter dieser Rubrik betreffen die Unterhaltung der Signallaternen. Der Ueberschlag ist eine muthmaßliche Annahme.

§. 27. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Der Budgetsatz mit	898 fl. 38 fr
stützt sich auf die Berechnungen der Bahnverwaltungen.	

b. Besondere Kosten für den Transportdienst.

Gehalte und Belohnungen

§. 28. Der Expeditoren und Billetaussgeber.

Dermaßen bestehen vertragsmäßig Zwischenstationen in Ladenburg, Weinheim, Heppenheim, Bensheim und Langen, ferner Billetaussgabebureau zu Friedrichsfeld, Grossachsen, Hemsbach, Zwingenberg und Eberstadt.

Die Expeditionsgeschäfte werden theils von eigens angestellten Expeditoren, theils von Bahnmeistern und Bahnhofsauffsehern, so wie Bahnwärttern, beziehungsweise deren Frauen besorgt.

Für die Expeditoren ist in dem Normal-Gesetz ein Gehalt von 700 fl. und für Vernehmung des Expeditions- und Billetaussgabedienstes durch einen Bahnmeister, Bahnwärter der Betrag von 150 fl. bis 300 fl. vorgesehen.

In das Budget sind aufgenommen:

4 Expeditoren zu Bensheim, Heppenheim, Weinheim und Ladenburg, 3 zu 700 fl. und 1 zu 600 fl. 2,700 fl.
2 Gütererpeditionen, 1 in Frankfurt zu 700 fl. und 1 in Heidelberg zu 700 fl. 1,400 "

4,100 fl.

Für 6 Billetaussgeber 1 zu 200 fl., 5 zu 150 fl. 950 "

5,050 fl.

Hierzu noch für Aushilfe 340 "

in Summe . 5,390 fl.

§. 29. Der Expeditionsgehilfen.

Nach den getroffenen Verabredungen sind für jede Hauptstation je 4 Expeditionsgehilfen vorgesehen worden, wozu nun noch für den Güterdienst in Frankfurt 1 Gehilfe hinzugekommen ist.

Der Gehalt der Expeditionsgehilfen wurde auf 500—700 fl. bestimmt. Als Bedarf für 13 Gehilfen ist die Summe von 7,500 fl. unter Zuschlag von 340 fl. für Aushilfe als Voranschlag beantragt.

§. 30. Des unteren Hilfspersonals und der Arbeiter bei der Gütererpedition.

Zur Besorgung der niederen Arbeiten des Expeditionsdienstes und der Billetcontrolle an den Wartsälen sind auf den Hauptstationen und nach Erforderniß auch auf den bedeutenderen Nebenstationen Portiers und Packer, welche zugleich den Bureaudienst mit zu versehen haben, angestellt.

Eben so sind zur unmittelbaren Leitung des Güterverladens und Ausladens Packer und zur Besorgung der niedrigen Dienstleistungen Bureaudiener angestellt.

Nach dem Normal-Gesetz und späteren Verabredungen ist folgendes Bedürfniß angenommen:

in Heidelberg:

4 Bureaudiener (zugleich Packer) und 2 Portiers,

in Weinheim 1 Portier (zugleich Bureaudiener),

in Ladenburg 1 Portier (zugleich Bureaudiener),

Verhandlungen der 2ten Kammer 1848. 46 Beilagenheft.

M

in Darmstadt:

2 Bureau-diener (zugleich Packer) und 2 Portiers,
in Langen 1 Portier (zugleich Bureau-diener),
in Bensheim 1 Portier (zugleich Bureau-diener),
in Heppenheim 1 Portier (zugleich Bureau-diener),
in Frankfurt:

4 Bureau-diener (zugleich Packer) und 2 Portiers.

Die Gehalte der Bureau-diener und Packer wurden auf 400 fl. nebst 25 fl. Monturgeld, diejenigen der Portiers auf 300—350 fl. nebst 25 fl. Monturgeld festgesetzt.

In das Budget sind aufgenommen:

Für 10 Bureau-diener (zugleich Packer) 8 zu 425 fl., 1 zu 375 fl. und 1 zu 325 fl.	4,100 fl.
Für 11 Portiers, 2 zu 425 fl., 4 zu 375 fl., 5 zu 325 fl.	3,975 "
	zusammen 8,075 fl.
Für die Güterverlader	3,000 "
	zusammen 11,075 fl.
Für Aushilfe	340 "
	im Ganzen 11,415 fl.

§. 31. Des Fahrpersonals.

Zur Führung und Behandlung der Locomotive, zur Unterhaltung und Beaufsichtigung der Wagen ist eine entsprechende Anzahl Locomotivführer und Heizer, beziehungsweise Wagenwärter, ferner zur Beaufsichtigung der Wagenzüge, der Billetcontrole, der Behandlung des Gepäcks und der Waaren und der Handhabung des Polizeidienstes während der Fahrt, die erforderliche Anzahl von Zugmeistern und Conducteuren angestellt.

Zur größeren Sicherheit des Fahrdienstes sind allen Wagenzügen geeignete Individuen als Tenderwächter beigegeben.

Die Anzahl dieser Bediensteten ist normalmäßig folgenbermaßen festgesetzt:

Locomotivführer	12
Heizer	12
Locomotivführerlehrlinge	3
Wagenwärter	10
Zugmeister	7
Conducteure	32
Tenderwächter	4
	80

Die Gehalte derselben wurden in nachstehender Weise normirt:

Locomotivführer:

Firer Gehalt	I. Classe	500 fl.
	II. "	450 "
	III. "	400 "

Monturgeld	25 fl.
Brennmaterialersparnisprämie 15 pCt. in Anschlag zu jährlich	200—250 "
Fahrtgebühr $1\frac{2}{3}$ fr. für die geographische Meile in Anschlag zu jährlich.	100—125 "
Werkstättearbeitvergütung 3—4 fr. für die Stunde im Anschlag zu	80—100 "

Heizer:

Fixer Gehalt	I. Classe	350 "
	II. "	300 "
Monturgeld	25 "	
Fahrtgebühr $1\frac{1}{4}$ fr. für die geographische Meile, beiläufig	75—100 "	
Werkstättearbeitvergütung 3—4 fr. für die Stunde, beiläufig	80—100 "	

Wagenwärter:

Fixer Gehalt	I. Classe	350 "
	II. "	300 "
Monturgeld	25 "	
Fahrtgebühr $1\frac{1}{4}$ fr. für die geographische Meile, beiläufig	80—100 "	
Werkstättearbeitvergütung 3—4 fr. für die Stunde, beiläufig	90—100 "	

Locomotivführerlehrling:

Fixer Gehalt	450 "
Monturgeld	25 "

Zugmeister:

Gehalt	I. Classe	550 "
	II. "	500 "
Fahrtgebühr $1\frac{2}{3}$ fr. für die geographische Meile, beiläufig	150—200 "	

Conducteur:

Fixer Gehalt	I. Classe	350 "
	II. "	300 "
Monturgeld	25 "	
Fahrtgebühr $1\frac{1}{4}$ fr. für die geographische Meile, beiläufig	180—220 "	

In dem Budget sind in Anschlag gebracht:

a. an fixem Gehalt einschließlich des Monturgeldes:

14 Locomotivführer und Lehrlinge (mit Einschluß der Brennmaterial-Ersparnisprämien)	10,125 fl. — fr.
12 Heizer (einschließlich der Ersparnisprämien)	4,970 " — "
9 Wagenwärter	2,925 " — "
7 Zugmeister	3,725 " — "
34 Conducteurs	11,750 " — "
5 Tenderwächter	1,826 " — "

in Summe 35,321 fl. — fr.

L.

	Uebertrag 35,321 fl. — fr.
b. an Fahrtgebühr, Uebernachtgebühr und Remunerationen	11,388 „ 24 „
c. für Aushülfe	900 „ — „
	im Ganzen 47,609 fl. 24 fr.

§. 32. Bureauaufwand und Druckkosten.

Der Budgetsatz mit 2,040 fl.
ist durch Schätzung gefunden.

Aufwand für Dampfwagen.

§. 33. Anschaffung.

Hierfür ist in der nächsten Periode noch kein Credit erforderlich.

§. 34. Unterhaltung.

Da keine Locomotivfabriken an der Bahn liegen, so werden die meisten Reparaturen in den eigenen Werkstätten vorgenommen werden müssen, weshalb ein Ansatz unterlassen wurde.

§. 35. Reinigung.

Der Voranschlag gründet sich auf specielle Ueberschläge der Bahnverwaltungen.

Aufwand für Transportwagen.

§. 36. Anschaffung.

Da die nothwendigen Ersatzstücke für die Transportwagen nicht aus dem ursprünglichen Anlagekapital beschafft wurden, so ist dieser beträchtliche Aufwand aus Betriebsmitteln zu bestreiten.

§. 37. Unterhaltung.

In der Erwartung, daß nur unbedeutendere Reparaturen an den Wagen vorkommen werden, welche vortheilhafter in den eigenen Werkstätten vollzogen werden, ist von der Aufnahme eines Voranschlages Umgang genommen worden.

§. 38. Reinigung.

Wie §. 35.

Aufwand für Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände.

§. 39. Anschaffung.

Da die Einrichtungen vollständig und neu sind, so wird in der nächsten Zeit keine Anschaffung zu bewirken sein.

§. 40. Unterhaltung.

Beruhet auf Schätzung.

§. 41. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Das Budget gründet sich auf eine annähernde Berechnung.

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

Nach dem Normal-Etat ist die nachfolgende Anzahl von Aufsehern erforderlich:

Bahnmeister	6
Bahnhofsaufseher (wovon zugleich 3 Materialverwalter sind)	4
	zusammen 10

Als Normalgehalt wurde angenommen:

Bahnmeister und Bahnhofsaufseher I. Classe	700 fl.
II. „	600 „

und freie Wohnung, wo sie vorhanden ist.

Bahnhofsaufseher (welche zugleich Materialverwalter sind) I. Classe	800 fl.
II. „	700 „
III. „	600 „

Die Hälfte der Gehalte der letzteren wird unter Tit. III. Rubrik 15 verzeichnet.

In dem Budget sind in Ansatz gebracht:

Für 6 Bahnmeister	3,525 fl.
Für 1 Bahnhofsaufseher in Friedrichsfeld	600 „
Für 3 Materialverwalter und Bahnhofsaufseher $\frac{2,200}{2}$	1,100 „
	5,225 fl.

§. 43. Der Bahn- und Bahnhofswärter.

Die normalmäßige Anzahl von Bahnwärtern, Ausweichungswärtern und Ersatz-Bahnwärtern beträgt 114.

Als Normalgehälter sind verabrechet:

Für die Ausweichungswärter	325 fl.
Für eigentliche Bahnwärter	300 „
Für die Ersatzbahnwärter	275 „

nebst freier Wohnung, wenn sie vorhanden ist und Montur.

In das Budget sind aufgenommen:

Für 97 Bahnwärter	28,335 fl.
Für 17 Ausweichungswärter	5,250 „
Für Montur 25 fl., durchschnittlich für 114 Mann	2,850 „
	in Summe 36,435 fl.

Hierzu kommen weiter 1,675 „

als Ersatz an die Großh. badische Eisenbahnverwaltung für die zwischen Heidelberg und Friedrichsfeld angestellten 9 Bahnwärter, welche zugleich die Unterhaltung des zur Main-Neckarisenbahn gehörigen Bahngeleises zu besorgen haben.

Für Tagelöhne von Aushülfsarbeitern	330 „
	in Summe 38,440 fl.

Aufwand für Werkzeuge.

§. 44. Anschaffung.

In Ermanglung irgend eines Maßstabes ist eine Bauschumme von 400 fl. in Ansatz gebracht.

§. 45. Unterhaltung.

Dieser Aufwand ist annähernd auf 495 fl. von den Bahnverwaltungen berechnet.

§. 46. Aufwand für Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bahnwarte-Stationen.

Diese Kosten berechnen sich etwas weniges über 21 fl. auf den Mann, wornach sich der Budgetsatz auf 2,445 fl. stellt.

§§. 47, 48, 49 und 50. Aufwand für den Schienenweg und die Stationen nebst Zugehör.

Der Budgetsatz gründet sich bei dem Mangel maßgebender Erfahrungen auf eine annähernde Ueberschlagung der Kosten:

Von dem Budgetsatz von	28,456 fl. 30 fr.
kommen auf Unterhaltung des Bahnkörpers im Besten, als: Taglohn zur Anschaffung des Materials, zu Herstellung der Böschungen, mit Ausschluß des Unterschlagens der Wellen ic.	1,568 " — "
auf die Unterhaltung des Oberbaues, als:	
Anschaffung von Material, Regulirung der Schwellen und des Schienenwegs, einschließlich des Unterschlagens der Schwellen	26,732 " 30 "
auf Warnungstafeln und Gefälltafeln	115 " — "
auf Abtheilungssteine	41 " — "

§. 51. Auslenkungen, Drehscheiben, Schiebprietschen.

Bauschumme.

§. 52. Brücken, Dohlen und Wegübergänge.

Von dem Boranschlag im Betrag von	2,375 fl.
auf Brücken und Durchlässe	1,625 "
" Ueberbrückungen der Bahn	40 "
" " der Wege	30 "
" Unterhaltung der Wegübergänge in der Bahnlinie	680 "

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

Der Budgetsatz beruht auf einem beiläufigen Ueberschlag.

Für Unterhaltung der Geländer der Bahnhöfe und Einfriedigung der Bahn sind	637 fl.
und für Unterhaltung der Abflüsse der Wegübergänge	310 "

ausgesetzt.

§. 54. Bahnhofsanlagen.

Nach summarischen Ueberschlägen der Bahnverwaltungen.

§. 55. Stationsgebäude und dazu gehörige Bauanlagen.

Desgleichen.

§. 56. Bahnwirthshäuser nebst Zugehör.

In gleicher Weise wurde der Voranschlag für die vorgenannten Dienstgebäude festgestellt.

§. 57. Wasserleitungen und Speisungs-Einrichtungen.

Baushumme.

§. 58. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Unter dem auf annähernder Schätzung beruhenden Voranschlag von 4,425 fl. 30 kr.
sind 2,160 fl. 30 kr. für das Reinigen der Schienen von Schnee ic. begriffen.

2. 20. Einleitungsblatt und das folgende Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

2. 21. Einleitungsblatt und das folgende Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

2. 22. Einleitungsblatt und das folgende Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

2. 23. Einleitungsblatt und das folgende Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

Direction der Posten und Eisenbahnen.

Voranschlag

des umlaufenden Betriebsfonds für die Jahre 1848 und 1849.

Verwaltungszweige.	A c t i v e n .				Passiven.	Rest der Activen.
	Kassen- reste.	Natural- vorräthe.	Activreste	Summe.		
	fl.	fl.	fl.	fl.		
Postverwaltung	11,370	5,980	15,260	32,610	57,240	- 24,630
Eisenbahnbetriebsverwaltung	37,130	465,330	25,920	528,380	15,290	+ 513,090
Eisenbahnbetriebs-Materialkasse	12,060	—	—	12,060	—	12,060
	60,560	471,310	41,180	573,050	72,530	+ 525,150
						- 24,630
						500,520

Carlsruhe, im Februar 1848.

Direction der Großherzogl. Posten und Eisenbahnen.

Bei Verhinderung des Directors:

Steinam.

Vdt. Mainhard.

Begründung.

Der Stand des umlaufenden Betriebsfonds der diesseitigen Verwaltung beläuft sich am 1. Januar 1848 nach dem beiliegenden Etat auf 515,047 fl. 43 kr.

Um nun zu ermitteln, wie viel hievon als umlaufender Betriebsfond für die Jahre 1848 und 1849 erforderlich sei, ist das bei Aufstellung der Budgets übliche Verfahren eingehalten worden, aus dem Stande der drei letzt vergangenen Jahre den Durchschnitt zu berechnen, und diese Durchschnittssummen, wo nicht besondere Verhältnisse eine Abweichung forderten, als Betriebsfond für die neue Budgetperiode angenommen worden.

Vorgedachte Durchschnittsberechnung ist angeschlossen.

Zur nähern Erläuterung wird beigelegt:

§. 1. Postverwaltung.

In den letzten Monaten eines Kalenderjahres werden regelmäßig von den Großherzoglichen Localpostanstalten beträchtliche Abschlagszahlungen auf die abzuliefernden Reineinnahmen gemacht, die aber, weil das Rechnungsjahr der Localpostanstalten vom 1. October beginnt, der Rechnung des nächsten Jahres angehören, und daher nur als Vorschüsse behandelt werden können.

Hieraus erklären sich die überwiegenden Passiven, welche zum Durchschnitt der drei letzten Jahre angenommen worden sind.

§. 2. Eisenbahnbetriebs-Verwaltung.

Bei den Kassenvorräthen ist eine Verminderung auf den neuesten Stand vom 1. Januar l. J. zulässig, weil deren hoher Stand am Schluß des Jahres 1846 hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß die von der Betriebs-Materialkasse an die Betriebsverwaltung zu leistende Vergütung für die in den Betriebswerkstätten gefertigten Arbeiten in der Zeit zwischen dem 20. und letzten Dezember ausbezahlt worden ist, was künftig vermieden werden kann.

Dagegen kann bei den Naturalvorräthen der neueste Stand, welcher den Durchschnitt um fast 90,000 fl. übersteigt, aus dem Grund nicht aufgegeben werden, weil bei der gegenwärtigen Ausdehnung des Betriebs, und bei den nunmehr schon in größerem Maße erforderlichen Reparaturen der Bahn und des Betriebsmaterials eher eine Erhöhung dieser Summen statt finden wird.

Es werden nämlich künftig alljährlich 40 bis 50,000 Centner Eisenbahnschienen zur Umarbeitung gelangen, die bis zur Wiederverwendung als Vorräthe gelten, desgleichen sind dormalen fast gar keine Vorräthe an Schwellen-

N.

holz vorhanden, und müssen daher die nothwendig beizuschaffenden neuen Vorräthe eine Erhöhung des Betriebsfonds zur Folge haben.

Unter Berücksichtigung des Voranstehenden halten wir es für sicherer, den neuesten Stand für die Naturalvorräthe der Eisenbahnbetriebsverwaltung beizubehalten.

§. 3. Eisenbahnbetriebs-Materialkasse.

Da sich am 1. Januar 1848 weder Activ- noch Passivreste ergeben haben, und es auch nicht wahrscheinlich ist, daß sich solche in der neuen Budgetperiode ergeben werden, so sind dieselben außer Berechnung gelassen worden.

Karlsruhe, im Februar 1843.

Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen.

Bei Verhinderung des Directors:

Steinam.

Vdt. Mainhard.

Direction der Posten und Eisenbahnen.

Etat

über den auf 1. Januar 1848 vorhandenen umlaufenden Bestand der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung, so wie der Eisenbahnbetriebs-Materialkasse, und dessen Verwendung in den Budgetjahren 1848 und 1849.

		Stand des Betriebsfonds am letzten Dezember 1847.	
		fl.	fr.
Cassenvorräthe		62,845	32
Naturalvorräthe		469,938	50
Activreste		71,256	15
	zusammen . . .	604,040	37
Passivreste		88,992	54
	Rest der Activen . .	515,047	43

Verwendung.

1. Der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung und der Eisenbahnbetriebs-Materialkasse sind nach dem beigefügten Voranschlage zu belassen 500,520 fl. — fr.
2. Der Rest mit 14,527 „ 43 fr.
wird als Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse zugewiesen.

Durchschnittsberechnung

des umlaufenden Betriebsfonds auf letzten Dezember 1845, 1846 und 1847.

Verwaltungszweige.	1845.		1846.		1847.		Summe.		Durchschnitt.	
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
1. Kassenreste.										
Postverwaltung	9,338	32	15,147	23	9,623	18	34,109	13	11,369	44
Eisenbahnbetriebsverwaltung	43,437	11	68,269	48	37,127	49	148,834	48	49,611	36
Eisenbahnbetriebsmaterialkasse	13,412	22	6,678	29	16,094	25	36,185	16	12,061	45
	66,188	5	90,095	40	62,845	32	219,129	17	73,043	5
2. Naturalvorräthe.										
Postverwaltung	8,532	8	4,803	20	4,604	44	17,940	12	5,980	4
Eisenbahnbetriebsverwaltung	272,956	8	388,174	35	465,334	6	1,126,464	49	375,488	16
Eisenbahnbetriebsmaterialkasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	281,488	16	392,977	55	469,938	50	1,144,405	1	381,468	20
3. Activreste.										
Postverwaltung	13,681	11	13,654	47	18,453	1	45,788	59	15,263	—
Eisenbahnbetriebsverwaltung	2,689	28	22,266	34	52,803	14	77,759	16	25,919	45
Eisenbahnbetriebsmaterialkasse	32,371	15	15,681	51	—	—	46,053	6	16,017	42
	48,741	54	51,603	12	71,256	15	171,601	21	57,200	27
4. Passivreste.										
Postverwaltung	50,607	45	61,829	37	59,291	39	171,729	1	57,243	—
Eisenbahnbetriebsverwaltung	1,704	57	14,454	39	29,701	15	45,860	51	15,286	57
Eisenbahnbetriebsmaterialkasse	—	—	430	31	—	—	430	31	143	30
	52,312	42	76,714	47	88,992	54	218,020	23	72,673	27

Carlsruhe, im Februar 1848.

Direction der Großherzogl. Posten und Eisenbahnen.

Bei Verhinderung des Directors:

Steinam.

Vdt. Mainhard.

Berichtigtes Budget

über

den Aufwand für das Eisenbahn-Betriebsmaterial für 1848 und 1849.

Bezeichnung der Gegenstände.	1848.	1849.	Summe.
	fl.	fl.	fl.
I. Transportmaterial.			
1. Dampfwagen	70,000	—	70,000
2. Transportwagen	171,028	—	171,028
3. Ausrüstungs-Gegenstände	4,800	—	4,800
Summe I.	245,828	—	245,828
II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe.			
1. Bureaux und Wartfäle	4,399	6,900	11,299
2. Magazine und Bahnhöfe	25,557	4,800	30,357
3. Werkstätten	2,500	—	2,500
Summe II.	32,456	11,700	44,156
III. Ausrüstung der Geschirdepôts und Bahnwartstationen			
Hierzu Summe I.	245,828	—	245,828
" " II.	32,456	11,700	44,156
Haupt-Summe	278,284	14,700	292,984

Begründung.

Unter Zugrundelegung der seit Aufstellung des Budgets für 1846 und 1847 gemachten weiteren Erfahrungen ist das Geldbedürfniß für die vollständige Ausstattung der Eisenbahn mit den erforderlichen Betriebsmitteln in den beigefügten Etats überschlagen worden.

Da die inzwischen eingetretenen geänderten Verhältnisse dringend gebieten, alle nur möglichen Ersparnisse vorzunehmen, so ist der vorgedachte Etat einer genauen Revision unterworfen worden, als dessen Ergebnis der weiter angegebene Voranschlag erscheint.

Bei dessen Aufstellung ist der Grundsatz auf das Strengste eingehalten, die Ausgaben auf das geringste, bei den gegenwärtigen Umständen zulässige Maaß zu beschränken und alle rückstellbaren Anschaffungen einem künftigen Budget vorzubehalten.

I. Transportmaterial.

1. Dampfwagen.

Der Bedarf setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

1. Rest des Lieferungspreises für bereits gelieferte Locomotive	45,000 fl.
2. Für Reservestücke bereits angeschaffter Locomotive	5,000 "
3. Für den Ankauf der Locomotive von Hartmann und Compagnie in Heidelberg	20,000 "
	in Summe . 70,000 fl.

2. Transportwagen.

Zur Bezahlung der auf die früheren Bewilligungen vorgenommenen Bestellungen werden erfordert . 160,000 fl.

Für neue Anschaffungen:

5 sechsrädrige Wagen erster und zweiter Classe zu 4,400 fl.	22,000 fl.
8 Stehwagen zu 2,270 fl.	18,160 "
5 Procent für Reservestücke	2,008 "

Uebertrag . 42,168 fl. 160,000 fl.

0

	Uebertrag .	42,168 fl.	160,000 fl.
10 Güterwagenbedecken zu 180 fl.		1,800 "	
Für die Bedeckung von 67 Stehwagen zu 180 fl. das Stück		12,060 "	

Nach Abzug der aus der Postkasse zu leistenden Vergütung für die 18 Briefpostwagen mit 56,028 "

ergibt sich als neues Bedürfnis die Summe von 171,028 fl.

Die höheren Preise der Wagen erster und zweiter Classe gründen sich auf die von den Wagenfabrikanten gemachten niedersten Angebote.

Der Zuschlag bei den Stehwagen ist der Bedachung wegen gemacht.

Für die Verbesserung der vorhandenen Stehwagen, welche alle gedeckt werden sollten, ist eine höhere Summe angenommen, um dieselben den dringend ausgesprochenen vielfachen Wünschen gemäß auch noch mit Vorhängen zu versehen.

3. Ausrüstung.

Hierfür sind erforderlich:

Der Rest der früheren Bewilligungen mit	4,600 fl.
zur Ausrüstung einer weiteren Locomotive	200 "
in Summe .	4,800 fl.

II. Einrichtungen der Stationen und Bahnhöfe.

1. Bureau und Wartsäle.

2. Magazine und Bahnhöfe.

An den unter diesen beiden §§. in das Budget aufgenommenen Summen kann Nichts erspart werden. Es sind daher zu verlangen:

Unter 1.

Rest der früheren Bewilligung	3,849 fl.
für neue Anschaffungen	7,450 "
zusammen .	11,299 fl.

wovon 4,399 fl. in dem ersten und 6,900 fl. in dem zweiten Budgetjahr zur Verwendung kommen werden.

Unter 2.

Rest der früheren Bewilligung	25,357 fl.
als neues Bedürfnis	5,000 "
zusammen .	30,357 fl.
Davon kommen auf das Jahr 1848	25,557 "
und auf das Jahr 1849	4,800 fl.

3. Werkstätten.

Die hierfür vorgesehenen Anschaffungen können zum größten Theil noch verschoben werden, so daß die Summe von 2,500 fl., nämlich 2,000 fl. zur nothdürftigsten Einrichtung der Wagenreparatur- und Montirungswerkstätte dahier, und 500 fl. für die Ausdehnung der Werkstätte in Mannheim genügen werden.

III. Ausrüstung der Geschirrdépôts und Bahnwartstationsen.

Durch minder vollständige Ausrüstung wird sich der frühere Voranschlag auf beiläufig 3,000 fl. vermindern lassen.

Karlsruhe, den 22. April 1848.

Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen,

Bei Verhinderung des Directors.

Steinam.

Vdt. Mainhard.

Verzeichniß

der für die Anschaffung des Eisenbahnbetriebs-Materials für 1848 und 1849 aufrecht zu
erhaltenden Credite.

Bezeichnung des Gegenstandes.	Aufwand		
	für 1848.	für 1849.	im Ganzen.
	fl.	fl.	fl.
I. Transportmaterial.			
1. Dampfwagen	160,000	33,620	193,620
2. Transportwagen	204,497	—	204,497
3. Für Ausrüstungsgegenstände	4,600	—	4,600
Summe I.	369,097	33,620	402,717
II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe.			
1. Bureaur und Warfsäle	3,849	—	3,849
2. Magazine und Bahnhöfe	25,357	—	25,357
3. Werkstätten	15,852	—	15,852
Summe II.	45,058	—	45,058
III. Ausrüstung der Geschirrdépôts und Bahnwartungsstationen			
Hiezu Summe I.	45,058	—	45,058
" " II.	369,097	33,620	402,717
Gesamt-Summe	414,155	33,620	447,775

Budget

des für 1848 und 1849 erforderlichen Aufwandes für Betriebsmaterial.

Bezeichnung des Gegenstandes.	Aufwand		
	für 1848.	für 1849.	im Ganzen.
	fl.	fl.	fl.
I. Transportmaterial.			
1. Dampfwagen	—	176,380	176,380
2. Transportwagen	6,800	6,225	13,025
3. Ausrüstungsgegenstände	—	2,000	2,000
Summe I.	6,800	184,605	191,405
II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe.			
1. Bureau und Wartfäle	550	6,900	7,450
2. Magazine und Bahnhöfe	200	4,800	5,000
3. Werkstätten	21,175	21,000	42,175
Summe II.	21,925	32,700	54,625
III. Ausrüstung der Geschirrdépôts und Bahnwartstationsen			
	—	5,862	5,862
Hierzu Summe II.	21,925	32,700	54,625
" " I.	6 800	184,605	191,405
Gesamt-Summe	28,725	223,167	251,892

B e g r ü n d u n g.

I. Transportmaterial.

1. Dampfswagen.

Die Bewilligung hiefür beträgt bis zum Schlusse des Jahres 1847 einschließlich des Ergänzungscredits für die Seitenbahn von Doss nach Baden 2,028,012 fl. — fr.
 die Verwendung beträgt 1,834,391 „ 50 „
 daher noch zu verwendender Rest 193,620 fl. 10 fr.

Für die Budgetperiode 1848/49 ist erforderlich:

1. Zur Ergänzung der bereits bewilligten Anschaffung:

Für Vorausbezahlung von 10 Locomotiven, welche bereits im Jahre 1847 bestellt werden sollten 90,000 fl. — fr.
 Rest des Lieferungspreises für bereits gelieferte Locomotive 45,000 „ — „
 Für Reservestücke der bereits angeschafften Locomotive 25,000 „ — „

2. Für weitere Anschaffungen:

Rest des Lieferungspreises der für das Jahr 1849 zu bestellenden 10 Locomotive nebst Reservestücken zu 21,000 fl. 210,000 „ — „

Summe . 370,000 fl. — fr.

Zur Deckung dieses Bedürfnisses ist der obige Rest von den früheren Bewilligungen im Betrag von 193,620 „ 10 „

als Credit aufrecht zu erhalten, und der Rest mit 176,379 fl. 50 fr.
 als neuer Credit in das Budget aufgenommen.

Es ergibt sich hiernach gegen die früheren Bewilligungen eine Ersparniß von 33,620 fl. 10 fr. unter dieser Position, welche von dem zum Theil niedrigeren Preise der angeschafften Locomotive herrührt.

Da bei den neueren Locomotiven, wegen der mit nicht unbedeutendem Kostenaufwand verknüpften Verbesserungen nicht nur nicht eine Preisermäßigung, sondern selbst eine Preiserhöhung gegen die früher angeschafften Locomotive eingetreten ist, und dieser höhere Preis auch für die künftigen Anschaffungen zu erwarten steht, so hat man für die obigen 10 Locomotive mit Reservestücken den im Hauptkostenüberschlage vorgesehenen Betrag von 30,000 fl. für das Stück, mit welchem voraussichtlich ausgereicht werden wird, angenommen.

Die 10 Locomotive, wofür die Vorausbezahlung von 90,000 fl. durch das Budget von 1846/47 bewilligt wurde, hat man deshalb noch nicht bestellt, da sich gegen die frühere Annahme gezeigt hat, daß die Eröffnung der Bahn bis zur Schweizergrenze noch nicht im Jahr 1848 erfolgen werde.

Da es mit Rücksicht auf die an dem Transportmaterial stets zu erwartenden Verbesserungen zweckmäßig erscheinen muß, mit dessen Anschaffung möglichst zuzuwarten, so werden die fraglichen 10 Locomotive erst zur Lieferung im Jahre 1849 in Bestellung gegeben werden.

Hiernach berechnet sich das Bedürfnis:

	für 1848	160,000 fl.
	für 1849	210,000 "
	Summe	370,000 fl.
wovon in das Verzeichniß der aufrecht zu erhaltenden Credite		
	für 1848	160,000 fl.
	für 1849	33,620 "
		193,620 fl.
und in das vorliegende Budget für 1849		176,380 "
		370,000 fl.

aufgenommen wurden.

2. Transportwagen.

Die Bewilligung unter dieser Position beträgt:

Durch die früheren Budgets einschließlich des Ergänzungscredits für die Seitenbahn von Dös nach Baden 1,858,043 fl. — fr.

Durch die in der Budgetperiode 1846/47 im Administrativwege bewilligten Credite für die Anschaffungen von weiteren 78 Güterwagen 142,237 " — "

Summe . 2,000,280 fl. — fr.

Die Verwendung bis zum Schlusse des Jahres 1847 beträgt 1,795,782 " 33 "

Es bleibt daher noch zu verwenden und als Credit aufrecht zu erhalten 204,497 fl. 27 fr.

Zur Bezahlung der noch nicht vollständig geschehenen Lieferungen, zur Beendigung der an den Wagen I. und II. Classe anzubringenden Verbesserungen, zur Vernehmung sämmtlicher zu den Personenzügen gehörigen Wagen mit Sicherheitsketten, zur Anschaffung der noch fehlenden Reservestücke u. s. w., überhaupt zur vollständigen Bewerkstelligung der früher bewilligten Anschaffungen sind noch erforderlich 160,000 " — "

Es ergibt sich somit unter dieser Position eine Ersparniß von 44,497 fl. 27 fr. welche zur theilweisen Deckung des für vorliegende Budgetperiode erwachsenden weiteren Bedürfnisses zu verwenden ist.

Diese Ersparniß gründet sich auf die zum Theil niedrigeren Preise, welche hauptsächlich durch die in geeigneter Weise hervorgerufene Concurrenz herabgedrückt worden sind.

Durch die früheren Budgets sind zur Anschaffung bis zum Schlusse des Jahres 1847 bewilligt:

99 Personenvagen I. und II. Classe.

150 " III. "

66 Stehwagen.

zusammen 315 Personenvagen.

ferner:	61 Reisegepäckwagen.
	102 Equipagen-, Pferde- und Viehwagen.
	472 Güter- und Materialtransportwagen und im Laufe der Budgetperiode 1846/47 wurden in Entsprechung des für den Gütertransport erwachsenen unabweislichen Bedürfnisses einer größeren Anzahl Güterwagen im Administrativwege weiter bewilligt:
	78 Güterwagen.
	<hr/>
zusammen	713 sonstige Transportwagen.

Bis jetzt sind angeschafft, beziehungsweise bestellt:

	107 Wagen I. und II. Classe.
	142 Wagen III. Classe.
	67 Stehwagen.
	<hr/>
zusammen	316 Personenwagen.

ferner:	61 Reisegepäckwagen.
	102 Equipage-, Pferde- und Viehwagen.
	550 Güter- und Materialtransportwagen.
	<hr/>
zusammen	713 sonstige Transportwagen.

Von der obigen Anzahl von 107 Wagen I. und II. Classe sind jedoch 18 Wagen II. Classe in Abzug zu bringen, welche für die Briefpostbeförderung eingerichtet wurden, und gegen Vergütung des Werthes an den Postetat übergehen, wie in dem außerordentlichen Budget der Postverwaltung näher erläutert ist. Die Anzahl der Wagen I. und II. Classe beträgt daher nur noch 89.

Nach dem Hauptvoranschlage und den zur Vermehrung der Transportwagen für den Dienst der Seitenbahn von Doss nach Baden und für den Gütertransport gegebenen weiteren Bewilligungen sind für den Dienst auf der ganzen Bahn erforderlich:

	106 Personenwagen I. und II. Classe.
	163 Personenwagen III. Classe.
	70 Stehwagen.
	<hr/>
zusammen	339 Wagen.
	<hr/>
ferner:	66 Reisegepäckwagen.
	112 Equipage-, Pferde- und Viehwagen.
	550 Güter- und Materialtransportwagen.
	<hr/>
zusammen	728 sonstige Wagen.

Es wären demnach nach Abzug der bereits vorhandenen, beziehungsweise bestellten Wagen noch anzuschaffen:

17 Personenwagen I. und II. Classe.

21 Personenwagen III. Classe.

3 Stehwagen.

zusammen 41 Personenwagen.

ferner: 5 Reisegepäckwagen.

10 Equipage-, Pferde- und Viehwagen.

zusammen 15 sonstige Transportwagen.

Von dem Grundsätze geleitet, daß wegen der Verbesserungen, welche in der Construction des Transportmaterials stets noch zu erwarten sind, insbesondere auch die Anschaffung von Wagen auf das Nothwendigste beschränkt werden müsse, beantragt die Verwaltung für die vorliegende Budgetperiode nur

15 sechsrädrige Wagen erster und zweiter Classe zu 4,000 fl. 60,000 fl.

10 " " dritter Classe zu 2,300 fl. 23,000 "

3 " Stehwagen zu 2,150 fl. 6,450 "

Hierzu 5 Procent für Reservestücke 4,472 "

10 Güterwagendecken zu 180 fl. 1,800 "

Summe . 95,722 fl.

Was die Preise der anzuschaffenden Personenwagen betrifft, so erscheinen dieselben etwas höher als in den früheren Budgets. Diese Erhöhung der Preise ist, abgesehen von verschiedenen neueren Verbesserungen der Construction, hauptsächlich durch die Anbringung sechsrädriger Untergestelle begründet, welche wegen ihrer größeren Sicherheit und sonstiger Vortheile in neuerer Zeit auf auswärtigen Bahnen fast allgemein angewendet und in einigen Ländern sogar gesetzlich vorgeschrieben sind.

Hierzu kommt eine weitere Ausgabe von 6,800 fl. für die Verbesserung der Stehwagen.

Obwohl bei der Bedeckung dieser Wagengattung der ursprüngliche Zweck derselben einigermaßen nothleidet, und manche Vortheile, welche die offenen Wagen darboten, verloren gehen, so schienen doch die für die Bedeckung sprechenden Gründe eine überwiegende Berücksichtigung zu verdienen.

Von den 67 vorhandenen Stehwagen sollen daher in der gegenwärtigen Budgetperiode 50 Stück mit einer Bedeckung, so wie mit Vor- und Rückwänden versehen werden, was für den Wagen einen Kostenaufwand von 136 fl. und daher für 50 Stück einen solchen von 6,800 fl. veranlassen wird.

Der für Transportwagen zu machende Aufwand erhöht sich hierdurch auf 102,522 fl.

Nach Abzug der obigen Ersparniß von 44,497 fl.
welche unter der Summe der aufrecht zu erhaltenden Credite enthalten ist, und der von dem Post-Stat
zu leistenden Vergütung für die demselben überwiesenen 18 Briefpostwagen im Betrage von 45,000 "

zusammen . 89,497 fl.

von obigem neuen Bedürfniß im Betrage von 102,522 "

ergibt sich als Budgetposition die Summe von 13,025 fl.

wovon die Ausgabe für Stehwagen mit 6,800 fl. dem ersten Jahre und der Rest mit 6,225 fl. dem zweiten Jahre zufällt.

Verhandlungen der 2ten Kammer 1848. 48 Beilagenheft.

P

3. Ausrüstungsgegenstände.

Die Bewilligung hiefür bis zum Schlusse des Jahres 1847 beträgt, einschließlich des Ergänzungscredits für die Seitenbahn von Dos-Baden zu 800 fl. 20,200 fl. — fr.
die Verwendung bis zum Schlusse des Jahres 1847 beträgt 15,599 „ 36 „

Es bleiben daher noch in der Budgetperiode von 1848/49 zu verwenden 4,600 fl. 24 fr.

Diese Summe ist zur Ergänzung der bisherigen Anschaffungen im Jahre 1848 erforderlich.

Für 1849 werden als neu zu bewilligender Credit zur Ausrüstung der anzuschaffenden 10 Locomotive zu 200 fl. für das Stück im Ganzen aufgenommen 2,000 fl.

II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe.

1. Bureaux und Wartsäle.

Durch die früheren Budgets sind hiefür bewilligt. 60,950 fl. — fr.
ferner im Administrativweg für die Seitenbahn von Dos-Baden 1,100 „ — „
und für die Beleuchtung des Bahnhofes in Baden durch Gas 517 „ — „

Summe . 62,567 fl. — fr.

Die Verwendung bis zum Schlusse des Jahres 1847 beträgt 58,718 „ 2 „

Es bleiben daher noch zu verwenden in der Budgetperiode von 1848/49 3,848 fl. 58 fr.
welche in das Verzeichniß der aufrecht zu erhaltenden Credite zu übertragen sind.

Die Zahl der Haltpunkte ist in der abgelaufenen Budgetperiode von 21 auf 22 gestiegen, daher dieser Summe weitere 550 fl.
beizuschlagen und in das Budget von 1848 aufzunehmen sind.

Der sich hierdurch ergebende Betrag von 4,398 fl. 58 fr. wird zu den Einrichtungen, welche im Jahre 1848 noch zu machen sind, gerade hinreichen; für 1849 werden zu Einrichtung der Bureaux und Wartsäle in den Stationen, beziehungsweise Haltpunkten oberhalb Schliengen nach den im Hauptkostenüberschlage angegebenen Durchschnittspreisen, nämlich:

Für die Hauptstation an der Grenze 4,700 fl.

Für vier Haltpunkte zu 550 fl. 2,200 „

6,900 fl.

erforderlich sein.

2. Magazine und Bahnhöfe.

Die Bewilligung hiefür bis zum Schlusse des Jahres 1847 beträgt:

Durch die früheren Budgets 62,200 fl. — fr.

Durch die im Administrativweg bewilligten Credite für die Seitenbahn von Dos-Baden 800 „ — „

und für die Beleuchtung des Bahnhofes in Baden durch Gas 983 „ — „

Summe . 63,983 fl. — fr.

Uebertrag	63,983 fl. — fr.
Die Verwendung bis zum Schlusse des Jahres 1847 beträgt	38,626 " 7 "
Es bleiben daher noch zu verwenden	25,356 fl. 53 fr.
Hierzu für einen weiteren Haltpunkt	200 " — "
Summe	25,556 fl. 53 fr.

Zur Bezahlung der im nächsten Jahre noch abzuliefernden Krane, Hebezeuge und Feuerlöschgeräthschaften, überhaupt zur vollständigen Einrichtung nach den bereits gegebenen Bewilligungen wird dieser Betrag hinreichen.

Zur Einrichtung der Stationen und Haltpunkte auf der letzten Bahnsektion, welche im Jahre 1849 in Betrieb kommen soll, werden erforderlich sein:

Für die Station an der Schweizergrenze	4,000 fl.
Für die vier Haltpunkte zu 200	800 "
Summe	4,800 fl.

3. Werkstätten.

Die früheren budgetmäßigen Credite betragen	152,200 fl. — fr.
die Verwendung bis zum Schlusse des Jahres 1847 beträgt	136,348 " 19 "
Es verbleiben daher noch zu verwenden im nächsten Jahr	15,851 fl. 41 fr.

Diese Summe reicht aber zur Bezahlung der im Hauptkostenüberschlage für die Werkstätten in Offenburg und Freiburg zc. vorgesehenen und bereits bestellten Werkzeuge nicht ganz hin, weil mit der Bewilligung für den Betriebsmaterial-Gat verschiedene Ausgaben zur Einrichtung der Werkstätten bestritten werden mußten, wofür die Bauverwaltung nicht dotirt war, und auch die Betriebsverwaltung nach dem Grundsätze, daß alle nicht- und nagelsteinen Gegenstände in das Budget der ersteren gehören, keinen Credit verlangt hatte.

Die bedeutendsten Ausgaben dieser Art sind z. B. die Kosten der Fundamente für die Werkzeuge und der an den Wänden befestigten Werkbänke.

Der aus diesem Grunde noch weiter erforderliche Bedarf stellt sich, nachdem man die Einrichtung in einigen Werkstätten nach Möglichkeit beschränkt hat, auf 2,600 fl.

In Folge der viel bedeutenderen Ausdehnung des Betriebs, als vorausgesehen wurde, ist das Bedürfnis für die Ausstattung der Werkstätten ebenfalls gewachsen, und hat es sich durch die seit Aufstellung des Hauptkostenüberschlages gemachten Erfahrungen gezeigt, daß zur gehörigen Einrichtung der Werkstätten, um die vorkommenden Reparaturen zu jeder Zeit schnell und auf das Beste auszuführen, noch verschiedenerlei Maschinen und Werkzeuge nothwendig sind, wofür der erste Voranschlag vom Jahr 1843 keine Vorsorge getroffen hatte.

Die sich inzwischen herausgestellten weiteren Erfordernisse nehmen folgende Summen in Anspruch:

Für die dringendsten weiteren Einrichtungen in der Schmiede und Dreherei der hiesigen Hauptwerkstätte	3,970 fl.
Für die neue Montirungswerkstätte dahier	2,960 "
Für die Wagenreparaturwerkstätte dahier	6,695 "

(wobei bemerkt werden muß, daß von verschiedenen Einrichtungen, welche die Werkstätten der meisten auswärtigen Bahnen besitzen, wie z. B. eine Messing- und Eisengießerei, die Vorrichtungen zum Aufziehen der Radreise u. dgl. hier noch gar nicht die Rede ist.)

Uebertrag 13,625 fl.

P.

	Uebertrag .	13,625 fl.
Für die Betriebswerkstätte in Mannheim, welche wegen des daselbst stationirten sehr bedeutenden Transportmaterials für die Güterzüge ausgedehnt werden muß, und wofür in dem früheren Kostenüberschlage im Ganzen nur 1,000 fl. aufgenommen waren		
		4,950 "
	Summe .	18,575 fl.
	hierzu obige .	2,600 "
	gibt zusammen .	21,175 fl.

Die gedachten Einrichtungen und Anschaffungen sollten gleich im Jahre 1848 gemacht werden, weshalb diese Summe als neu zu bewilligender Credit für 1848 in das Budget aufgenommen worden ist.

Die Einrichtung der Werkstätte an der Schweizergrenze, wofür in dem genehmigten Hauptkostenüberschlage 21,000 fl. vorgesehen sind, wird im nächsten Jahre noch nicht geschehen können, da die erforderlichen Localitäten voraussichtlich nicht sobald vollendet sein werden.

Es ist daher diese Summe in das Budget für 1849 aufgenommen worden.

III. Ausrüstung der Bahnwärtstationen und Depots.

Durch die früheren Budgets sind hiefür, einschließlich des Credits für die Seitenbahn von Doss-Baden zu 600 fl. im Ganzen bewilligt	36,615 fl. — fr.
Die Verwendung bis zum Schlusse des Jahres 1847 beträgt	49,575 " 28 "

Es findet daher bei dieser Position eine Ueberschreitung statt von 12,960 fl. 28 fr. wofür ein nachträglicher Credit in gleichem Betrag bewilligt wurde.

Diese Ueberschreitung rechtfertigt sich durch die Anstellung einer größeren Anzahl von Bahn- und Bahnhofwärtern, als solche bei Berechnung des Hauptkostenüberschlages angenommen war, sodann durch die erfahrungsgemäß nothwendig gewordene vollständigere Ausrüstung derselben.

Für 1848 sind keine weiteren Ausrüstungen der Bahnwärter erforderlich, und in das Jahr 1849 fällt die Ausrüstung der Bahnwärtstationen und Depots auf der neu zu eröffnenden Bahnstrecke von Schliengen bis zur Schweizergrenze von 5¼ Wegstunden Länge, wofür nach dem Maßstabe der bisherigen Verwendung beiläufig 850 fl. für die Wegstunde	4,462 fl.
und wegen größerer Anzahl Bahnwärter auf dieser Strecke weitere	1,400 "

somit zusammen . 5,862 fl

aufgenommen werden.

Karlsruhe im Januar 1848.

Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen.

In Abwesenheit des Directors:

Steinam.

Vdt. Mainhard.

Nachweisung

über den Aufwand für Betriebsmaterial in der Zeit vom 1. October 1843 bis letzten December 1847.

Soll.			Haben.	
fl.	fr.		fl.	fr.
		Der Aufwand für Anschaffung des Betriebsmaterials in der Zeit vom 1. October 1843 bis letzten December 1847 beträgt:		
		I. Transportmaterial.		
		1. Für Locomotive.		
		a. Für Locomotive:		
86,427	56	1843	86,427	56
290,094	—	1844	290,094	—
575,674	5	1845	575,674	5
177,589	55	1846	177,389	40)
120,541	4	1847	120,541	4
1,250,327	—	Summe Rubrif 1 a.	1,250,327	—
		b. für Reservestücke:		
—	—	1843	—	—
39,014	14	1844	39,014	14
64,104	46	1845	64,104	46
47,825	10	1846	165	34)
2,024	51	1847	47,659	36)
152,969	1	Summe Rubrif 1 b	152,969	1
1,250,327	—	hierzu " " 1 a	1,250,327	—
1,403,296	1	Summe Rubrif 1	1,403,296	1
		2. Für Transportwagen:		
		a. Für Transportwagen:		
47,160	—	1843	47,160	—
357,546	8	1844	357,546	8
335,859	44	1845	335,859	44
440,412	14	1846	440,412	14
157,699	4	1847	157,699	4
1,338,677	10	Summe Rubrif 2 a	1,338,677	10

Soll.			Haben.	
fl.	fr.		fl.	fr.
b. Für Reservestücke:				
—	—	..... 1843	—	—
847	29	..... 1844	847	29
20,976	1	..... 1845	20,976	1
180	—	..... 1846	180	—
16,232	24	..... 1847	16,232	24
38,235	54	..... Summe Rubrif 2 b	38,235	54
1,338,677	10	..... hierzu " " 2 a	1,338,677	10
1,376,913	4	..... Summe Rubrif 2	1,376,913	4
3. Ausrüstungsgegenstände:				
a. für Locomotive:				
61	15	..... 1843	61	15
657	21	..... 1844	657	21
1,958	27	..... 1845	1,958	27
2,508	58	..... 1846	2,508	58
1,299	29	..... 1847	1,299	29
6,485	30	..... Summe Rubrif 3 a	6,485	30
b. Für Wagenzüge:				
229	28	..... 1843	229	28
1,210	2	..... 1844	1,210	2
2,405	17	..... 1845	2,405	17
1,482	20	..... 1846	1,482	20
1,210	21	..... 1847	1,210	21
6,537	28	..... Summe Rubrif 3 b	6,537	28
6,485	30	..... hierzu " " 3 a	6,485	30
13,022	58	..... " I. " 3	13,022	58
1,376,913	4	..... hierzu " I. " 2	1,376,913	4
1,403,296	1	..... " " I. " 1	1,403,296	1
2,793,232	3	..... Summe I. Transportmaterial	2,793,232	3

Soll.			Haben.	
fl.	fr.		fl.	fr.
II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe.				
1. Für Bureau und Wartsäle.				
6,214	45	1843	6,214	45
10,745	50	1844	10,745	50
14,931	30	1845	14,931	30
11,162	12	1846	41	23
11,940	30	1847	11,120	49
54,994	47	Summe II. Rubrik 1	11,940	30
			54,994	47
2. Für Magazine und Bahnhöfe.				
562	35	1843	562	35
8,474	33	1844	8,474	33
6,730	27	1845	6,730	27
8,948	8	1846	23	19
10,899	37	1847	8,924	49
35,615	20	Summe II. Rubrik 2	10,899	37
			35,615	20
3. Für die Werkstätten.				
7,715	11	1843	7,715	11
29,131	7	1844	29,131	7
49,183	41	1845	49,183	41
21,559	39	1846	21,559	39
13,683	47	1847	13,683	47
121,273	25	Summe II. Rubrik 3	121,273	25
35,615	20	hierzu " II. " 2	35,615	20
54,994	47	" " II. " 1	54,994	47
211,883	32	Summe II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe	211,883	32
III. Ausrüstung der Bahnwartstationen und Geschirrdépôts.				
1. Für Bahnwartstationen.				
35	59	1843	35	59
8,197	15	1844	8,197	15
3,058	59	1845	3,058	59
1,151	20	1846	1,151	20
2,060	46	1847	2,060	46
14,504	19	Summe III. Rubrik 1	14,504	19

Soll.			Haben.	
fl.	fr.		fl.	fr.
		2. Für Geschirrdépôts:		
43	32	..... 1843	43	32
6,465	14	..... 1844	6,465	14
9,555	2	..... 1845	9,555	2
4,033	52	..... 1846	4,033	52
6,943	31	..... 1847	6,943	31
27,041	11	..... Summe III. Rubrik 2	27,041	11
14,504	19	..... hierzu " III. " 1	14,504	19
41,545	30	..... Summe III. Ausrüstung der Bahnwartstationen und Geschirrdépôts.	41,545	30
		IV. Ersatz an die Eisenbahnbaucasse.		
759,199	48	..... 1844	759,199	48
123,181	2	..... 1845	123,181	2
882,380	50	..... Summe IV.	882,380	50
		Zusammenstellung.		
2,793,232	3	I. Transportmaterial	2,793,232	3
211,883	32	II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe	211,883	32
41,545	30	III. Ausrüstung der Bahnwartstationen und Geschirrdépôts	41,545	30
882,380	50	IV. Ersatz an die Eisenbahnbaucasse	882,380	50
3,929,041	55	..... Summe	3,929,041	55
3,945,136	20	Die Betriebsmaterialcasse hat von der Eisenbahnschuldentilgungscasse	3,945,136	20
3,929,041	55	bis letzten December 1847 erhalten	3,929,041	55
16,094	25	..... Differenz	16,094	25
		welcher Betrag als Cassenrest in die Rechnung von 1848 übergegangen ist.		

Carlsruhe, den 15. Juni 1848.

Controlbureau der Direction der großherzoglichen Posten und Eisenbahnen.

Fischer.

Chaboen.

Entzifferung

des Aufwandes für Betriebsmaterial-Anschaffungen in den beiden Rechnungsjahren
1846 und 1847.

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag				Rechnungs- Ergebnis.		
			per Stück.		zusammen.		fl.	fr.	
I. Locomotive.			fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	
a. Locomotive.									
Emil Kessler in Karlsruhe.									
Rhein mit Tender	5	Accordpreis Von den f. Z. in Ansatz gebrachten Con- ventionalstrafen ad 7,290 fl.	27,000	—	135,000	—			
Rastatt " "									
Nekar " "								3,250	—
Murg " "									
Kinzig " "									
F. J. Meyer in Mühlhausen.									
Bruchsal mit Tender	2	Accordpreis Die f. Z. in Ansatz gebrachten Conventio- nalstrafen mit	25,700	—	51,400	—			
Durlach " "								3,212	30
Jakobi Daniel und Gynssen in Gut- hoffnungshütte.									
Tender zu Staufenberg	4	Accordpreis hievon letztes Viertel mit	3,937	—	15,748	—			
" " Ortenau								3,937	—
" " Kehl									
" " Eberstein									
F. J. Meyer in Mühlhausen.									
Kehl	2	Accordpreis Die f. Z. in Ansatz gebrachte Conventio- nalstrafe mit	21,500	—	43,000	—			
Eberstein								3,762	30
Gallsei mit Tender									
Kessler " "	5	Accordpreis hievon d. Restguthaben mit 15,000 fl. — fr. jedoch nach Abzug der be- rechneten Conventional- strafen mit 1,391 „ 56 „	26,000	—	130,000	—			
Newton " "									
Laplace " "									
Bambour mit "									13,608	4
Locomotive	14								
Tender	4	Uebertrag	—	—	375,148	—	27,770	4	

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag				Rechnungs- Ergebnis.		
			per Stück.		zusammen.				
			fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	
Locomotive	14								
Tender	4								
Emil Keßler in Karlsruhe.									
Fortuna mit Tender									
Birmin " "									
Herkules " "									
Sector " "									
Achilles " "									
Medea " "									
Jafon " "									
Fridolin " "									
Robert Stephenson in New-Castle.									
Britannia									
James Watt									
Trevithif									
Breisgau									
Schwarzwald									
Jakobi Daniel und Gnyffen in Gut- hoffnungshütte.									
Tender zur Britannia									
" " James Watt									
" " Trevithif									
" " Breisgau									
" " Schwarzwald									
Emil Keßler in Karlsruhe.									
Allemannia mit Tender									
Dreifam " "									
L. Winter " "									
Hochburg " "									
Kaiserstuhl " "									
P. Hebel " "									
J. G. Tulla " "									
Jähringen " "									
William Norris in Philadelphia.									
Columbus									
Amerika									
Philadelphia									
Norris									
Accordpreis 5,600 fl. einschließlich der Anschaffungskosten . 67,670 fl. 7 fr. dazu Transport, Affe- curranz, Eingangszoll u. s. w. 14,716 " 15 "									
Locomotive	40								
Tender	9								
Uebertrag									

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag				Rechnungs- Ergebnis.	
			per Stück.		zusammen		fl.	fr.
			fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
Locomotive	40							
Tender	9							
		Uebertrag	—	—	993,986	25	52,949	31
		Hieran wurden bezahlt in dem Rech- nungsjahr 1845 25,378 fl. 46 fr. und in der Budget- periode 1846/47 49,021 „ 45 „ im Ganzen also 74,400 fl. 31 fr. und es verbleibt somit Restguthaben 7,985 fl. 51 fr. welches dem Lieferanten als Strafe zu- rückbehalten worden ist.						
		Emil Kessler in Karlsruhe.						
Tender zu Columbus								
„ „ Amerika								
„ „ Philadelphia	4	Accordpreis	4,380	—	17,520	—	17,520	—
„ „ Norris								
		Emil Kessler in Karlsruhe.						
Erwin mit Tender								
Berthold „ „								
Schöpslin „ „								
Aurelia „ „	7	Accordpreis	26,500	—	185,500	—	—	—
Sausenberg „ „								
E. Kessler „ „								
Landolin „ „								
		Hievon nach Abzug von 3,000 fl. per Locomotive also von 21,000 fl. und ferner der berechneten Conventionalstrafen mit 4,761 „ 25,761 fl.						
		Ferner wurden für Maschinenverbesser- ungen verwendet						
Locomotive	47	Summe Titel I., Rubr. 1 a.			1,197,006	25	298,130	59
Tender	13							

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag				Rechnungs- Ergebnis.	
			per Stück.		zusammen.		fl.	fr.
			fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
II. Transportwagen.								
1. Transportwagen.								
a. Personenwagen.								
Schmieder S Maier in Karlsruhe.								
Gemischter (I. und II.) Classe (fog. Coupéwagen.)	5	Accordpreis Hievon letztes Viertel mit	2,900	—	14,500	—	1,812	30
Gemischter (I. und II.) Classe (fog. Salonwagen.)	4	Accordpreis Hievon letztes Viertel mit	3,050	—	12,200	—	1,525	—
Gemischter (I. und II.) Classe (fog. Salonwagen.)	1	Accordpreis Hievon drei Viertel mit	3,050	—	3,050	—	2,287	30
Gemischter (I. und II.) Classe (fog. Berlinewagen.)	6	Accordpreis Hievon beiläufig drei Viertel mit 13,987 fl. 30 fr. Dazu für besondere Ar- beiten 445 " — "	3,050	—	18,300	—	14,432	30
Gemischter (I. und II.) Classe (fog. Coupéwagen.)	4	Accordpreis Hievon drei Viertel mit 8,700 fl. dazu für besondere Arbeiten 100 "	2,900	—	11,600	—	8,800	—
Bölcker S Bögele in Dinglingen.								
Gemischter (I. und II.) Classe (fog. Salonwagen.)	6	Accordpreis 18,600 fl. Hievon zahlbar jedoch nach Abzug der als Conventionalstrafe berech- neten 372 "	3,100	—	18,600	—	18,228	—
Schmieder S Mayer in Karlsruhe.								
Gemischter (I. und II.) Classe, sechsradrige . (fog. Salonwagen.)	6	Accordpreis Dazu Preisauflößerung	3,600	—	21,600	—	22,319	—
	32	. . . . . Uebertrag			100,569	—	69,404	30

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag.				Rechnungs- Ergebniß.	
			per Stück.		zusammen.		fl.	fr.
			fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
	32	Uebertrag	—	—	100,569	—	69,404	30
II. Classe mit Posteinrichtung	4	Accordpreis Ein Viertel zum Voraus mit Pauwels & Falbot in Heidelberg.	2,325	—	9,300	—	2,325	—
III. Classe	8	Accordpreis Dazu 1 Bremse Hievon letztes Achtel mit	1,900	—	15,200	—	1,918	45
III. Classe	18	Accordpreis Dazu 7 Bremsen " 12 Oberstge hievon drei Vierteltheile mit	1,900	150	34,200	1,050	26,977	30
		Hartmann & Lindt in Heidelberg.						
III. Classe	2	Accordpreis hievon letztes Viertel mit	1,900	—	3,800	—	950	—
		Bölker & Bögele in Dinglingen.						
III. Classe	6	Accordpreis dazu 6 Bremsen hievon zahlbar 12,000 fl. davon ab die als Conventio- nalstrafe berechneten 160 "	1,850	150	11,100	900	11,840	—
		Pauwels & Falbot in Heidelberg.						
III. Classe	4	Accordpreis	1,750	—	7,000	—	7,000	—
III. Classe	6	Accordpreis dazu 3 Bremsen hievon drei Vierteltheile mit 8,212 fl. 30 fr.	1,750	150	10,500	450		
		davon ab: a. wegen verspäteter Ablie- fung als Conventionalstrafe 508 fl. 30 fr. b. wegen verfeh- lener Heiner Mängel 99 " — "					7,605	—
		zu 3 Wagen bedeckte Oberstge	134	—	402	—	402	—
		Schmieder & Mayer in Karlsruhe.						
IV. Classe (sog. Stehwagen.)	14	Accordpreis hievon drei Vierteltheile mit	1,725	—	24,150	—	18,112	30
	94	Uebertrag			219,491	—	146,535	15

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbeitrag				Rechnungs- Ergebnis.			
			ver Stück.		zusammen.		fl.	c.		
			fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	c.		
	94	Uebertrag	—	—	219,491	—	146,535	15		
		Böcker & Bögele in Dinglingen.								
Personenwagen IV. Classe (sog. Stehwagen)	7	Accordpreis hievon zahlbar 10,850 fl. davon ab wegen nachträglich entdeckter Mängel 280 "	1,550	—	10,850	—	—	10,570	—	
IV. Classe (sog. Stehwagen)	3	Accordpreis hievon drei Vierteltheile mit 3487 fl. 30 fr. davon ab wegen kleinerer Mängel 6 " — "	1,550	—	4,650	—	—	3,481	30	
IV. Classe (sog. Stehwagen)	1	Accordpreis hievon ein Vierteltheil zum Voraus mit	1,550	—	1,550	—	—	387	30	
		Jakob Schaller in Dinglingen.								
IV. Classe (sog. Stehwagen)	1	Accordpreis	1,500	—	1,500	—	1,500	—		
		b. Sonstige Transportwagen.								
		Pauwels & Talbot in Heidelberg.								
Reisegepäckwagen . . . mit Oberfüßen und Hundebehältern.	23	Accordpreis dazu 12 Bremsen 150 dazu 15 Vorrichtungen zum Gefange- nentransport 50 hievon letztes Axtel mit dazu weitere 11 Bremsen 150	1,725	—	39,675	—	1,800	—	5,278	6
Reisegepäckwagen . . . mit Bremsen.	5	Accordpreis	1,750	—	8,750	—	8,750	—		
ditto	4	Accordpreis hievon drei Vierteltheile mit	1,750	—	7,000	—	5,250	—		
	138	Uebertrag			297,666	—	183,402	21		

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag.				Rechnungs- Ergebnis.	
			per Stück.		zusammen.		fl.	fr.
	138	Uebertrag	—	—	297,666	—	183,402	21
Equipagen- und Viehwagen mit hohem Auf- satzgeländer.	10	Accordpreis hievon letztes Viertel mit	1,400	—	14,000	—	1,750	—
Equipage-Wagen mit niederm Aufsatzgeländer.	8	Accordpreis hiervon letztes Viertel mit	1,350	—	10,800	—	1,350	—
Jakob Schaller in Dinglingen.								
Equipagenwagen	7	Accordpreis hievon zahlbar 9,275 fl. — fr. davon ab wegen verspäteter Ablieferung als Con- ventionalstrafe 113 „ 21 „	1,325	—	9,275	—	9,161	41
Equipagenwagen	1	Accordpreis	1,300	—	1,300	—	1,300	—
Pauwels & Falbot in Heidelberg.								
Pferdewagen, gedeckter	1	Accordpreis hievon letztes Viertel mit	1,700	—	1,700	—	212	30
Schmieder & Mayer in Karlsruhe.								
Pferdewagen, unbedeckte	2	Accordpreis	1,700	—	3,400	—	3,400	—
Güterwagen, gedeckte	45	Accordpreis dazu 6 Oberfüße mit Bremsen- vorrichtung hievon das Restguthaben mit 1,994 fl. 22 fr. davon ab wegen der an 42 Wagen aufgefundenen Mängel 420 „ — „	1,575	—	70,875	—	1,574	22
Güterwagen, gedeckte	5	Accordpreis	1,575	—	7,875	—		
Güterwagen, gedeckte	10	Accordpreis hievon letztes Viertel mit	1,595	—	15,950	—	5,956	15
Güterwagen, gedeckte	10	Accordpreis hievon letztes Viertel mit	1,595	—	15,950	—	1,993	45
Güterwagen, gedeckte	5	Accordpreis dazu 5 Bremsen mit Oberfüßen und Sigsfisen hievon drei Viertel mit 6,656 fl. 15 fr. davon ab wegen verspäteter Ablieferung als Con- ventionalstrafe 142 „ — „	1,595	—	7,975	—	6,514	15
	242	Uebertrag	—	—	458,746	—	216,615	9

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag.				Rechnungs- Ergebnis.	
			per Stück		zusammen		fl.	fr.
	242	Uebertrag	—	—	458,746	—	216,615	9
Güterwagen, gedeckte .	40	Accordpreis	1,595	—	63,800	—		
		dazu 8 Bremsen mit Oberflizen u. Sigkissen hievon drei Vierteltheile mit 48,930 fl. 2 fr.	180	—	1,440	—		
		davon ab wegen verspäteter Ablieferung als Conven- tionalstrafe 319 „ — „	—	—	—	—	48,611	2
		dazu weitere 5 Bremsen mit Oberflizen und Sigkissen	180	—	900	—	900	—
		Pauwels & Falbot in Heidelberg.						
Güterwagen, gedeckte .	18	Accordpreis	1,595	—	28,710	—		
		dazu 4 Bremsen mit Oberflizen u. Sigkissen zahlbar 29,430 fl. — fr.	180	—	720	—		
		davon ab wegen verspäteter Ablieferung als Conventionalstrafe 1,221 „ 42 „	—	—	—	—	28,208	18
		Johann Schäfer in Heidelberg.						
Güterwagen, gedeckte .	10	Accordpreis	1,595	—	15,950	—		
		zahlbar 15,950 fl. — fr.						
		davon ab wegen verspäteter Ablieferung als Conventionalstrafe 1,260 „ 3 „	—	—	—	—	14,689	57
Güterwagen, gedeckte .	8	Accordpreis	1,595	—	12,760	—	12,760	—
Güterwagen, gedeckte .	12	Accordpreis	1,495	—	17,940	—	17,940	—
		Schmieder & Mayer in Carlsruhe.						
Güterwagen, gedeckte .	10	Accordpreis	1,495	—	14,950	—	14,950	—
		Bölcker & Bögele in Dinglingen.						
Güterwagen, gedeckte .	4	Accordpreis	1,495	—	5,980	—		
		dazu 3 Bremsvorrichtungen	145	—	435	—		
		„ 3 bedeckte Sige, sog. Schilderhäuschen 68 — 204	68	—	204	—	6,619	—
		Schmieder & Mayer in Carlsruhe.						
Güterwagen, gedeckte . mit fg. Schilderhäuschen	8	Accordpreis	1,563	—	12,504	—		
		hievon drei Vierteltheile mit 9,378 fl. — fr.						
		davon ab wegen verspäteter Ablieferung als Conven- tionalstrafe 62 „ 30 „	—	—	—	—	9,315	30
		Bölcker & Bögele in Dinglingen.						
Güterwagen, gedeckte mit fg. Schilderhäuschen	4	Accordpreis	1,563	—	6,252	—		
	356	Uebertrag			641,291	—	370,608	56

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag.				Rechnungs- Ergebniß.	
			per Stück.		zusammen.			
			fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
	356	Uebertrag	—	—	641,291	—	370,608	56
		Hievon drei Biertheile mit 4,689 fl. — fr.						
		davon ab wegen verspäteter Lieferung Conventionalstrafe 101 fl. 32 fr.						
		und ferner wegen nachträglich ent- deckter Mängel. 16 „ — „						
		117 „ 32 „					4,571	28
Güterwagen, gedeckte (mit sog. Schilder- häuschen)	4	Accordpreis Hievon erstes Biertheil mit Johann Schäfer in Heidelberg.	1,563	—	6,252	—	1,563	—
Güterwagen, gedeckte . (mit sog. Schilder- häuschen.)	4	Accordpreis Hievon drei Biertheile mit 4,689 fl. — fr.	1,563	—	6,252	—		
		Davon ab:						
		a. wegen verspäteter Abliefe- rung Conventionalstrafe 62 fl. 30 fr.						
		b. wegen kleiner Mängel . . . 15 „ — „						
		77 „ 32 „					4,611	28
Güterwagen, gedeckte . (Grädrige, ohne Schild- erhäuschen und Un- tergestelle.)	10	Accordpreis Hievon ein Biertheil zum Voraus mit Sigmund Anhegger in Heidelberg.	790	—	7,900	—	1,975	—
Güterwagen, gedeckte . (Grädrige, ohne Schild- erhäuschen und Un- tergestelle.)	4	Accordpreis Hievon ein Biertheil zum Voraus mit Völcker & Bögels in Dinglingen.	790	—	3,160	—	790	—
Güterwagen, gedeckte . (Grädrige mit Schild- erhäuschen, ohne Untergestelle.)	12	Accordpreis Hievon ein Biertheil zum Voraus mit Schmieder & Mayer in Karlsruhe.	880	—	10,560	—	2,640	—
Güterwagen, gedeckte . (Grädrige, mit Schild- erhäuschen, ohne Untergestelle.)	8	Accordpreis Hievon ein Biertheil zum Voraus mit Emil Kessler in Karlsruhe.	880	—	7,040	—	1,760	—
Güterwagen, offene . . .	8	Accordpreis Hievon letztes Biertheil mit	1,450	—	11,600	—	2,900	—
	406	Uebertrag			694,055	—	391,419	52

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag				Rechnungs- Ergebnis.	
			per Stück.		zusammen.		fl.	fr.
	406	Uebertrag	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
					694,055		391,419	52
Güterwagen, offene . . .	15	Pauwels & Talbot in Heidelberg. Accordpreis Dazu 4 Vorrichtungen zum Transport langer Gegenstände Hieron letztes Viertel mit 4,645 fl. Dazu die von den drei ersten Viertheilen zurückbehaltenen 100 „	1,220	—	18,300	—		
			70	—	280	—		
			—	—	—	—	4,745	—
		Emil Kessler in Karlsruhe.						
Güterwagen, offene . . . (mit Vorrichtung zum Transport langer Ge- genstände.)	12	Accordpreis Hieron das Restguthaben mit	1,300	—	15,600	—	2,402	50
Güterwagen, offene . . . (mit dito u. Bremsen.)	6	Accordpreis	1,380	—	8,280	—		
Güterwagen, offene . . .	31	Accordpreis	1,250	—	38,750	—		
Güterwagen, offene . . .	4	Accordpreis Hieron circa drei Viertel mit 39,547 fl. 10 fr. Davon ab wegen verspäte- ter Lieferung Conventio- nalstrafe 459 „ — „	1,330	—	5,320	—		
			—	—	—	—	39,088	10
		Pauwels und Talbot in Heidelberg.						
Güterwagen, offene . . .	15	Accordpreis	1,220	—	18,300	—		
Güterwagen, offene . . . (zum Schwellentrans- port.)	7	Accordpreis	1,250	—	8,750	—		
Güterwagen, offene . . . (mit Vorrichtung zum Transport langer Ge- genstände.)	5	Accordpreis Zahlbar 33,550 fl. — fr. ab davon wegen ver- späteter Lieferung Conventionalstrafen 2,510 „ 24 „	1,300	—	6,500	—		
			—	—	—	—	31,039	36
		Emil Kessler in Karlsruhe.						
Güterwagen, offene . . .	12	Accordpreis Hieron letztes Viertel mit	1,470	—	17,640	—	4,410	—
		Jakob Schaller in Dinglingen.						
Güterwagen, offene . . .	10	Accordpreis Dazu 6 Vorrichtungen zum Transport langer Gegenstände Zahlbar 12,800 fl. — fr. ab wegen verspäteter Ab- lieferung als Conven- tionalstrafe 237 „ 30 „	1,250	—	12,500	—		
			50	—	300	—		
			—	—	—	—	12,562	30
	523	Uebertrag			844,575		485,367	58

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag				Rechnungs- Ergebnis.	
			per Stück.		zusammen.			
			fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
	523	Uebertrag	—	—	844,575	—	485,367	58
		Hartmann und Lindt in Heidelberg.						
Güterwagen, offene . .	10	Accordpreis	1,250	—	12,500	—	12,500	—
		Jakob Schaller in Dinglingen.						
Güterwagen, offene, mit hohem Geländer und feststehenden Wänden	13	Accordpreis	1,470	—	19,110	—	19,110	—
dito	10	Accordpreis	1,470	—	14,700	—	—	—
		zahlbar 14,700 fl. — fr.						
		davon ab wegen verspäteter Ablieferung Conventionalstrafe 44 " 6 "					14,655	54
Güterwagen, offene . .	6	Accordpreis	1,450	—	8,700	—	8,700	—
dito	2	Accordpreis	1,450	—	2,900	—	2,900	—
dito	2	Accordpreis	1,450	—	2,900	—	—	—
		hievon drei Vierteltheile mit . . . 2,175 fl.						
		davon ab wegen verspäteter Ablieferung, Conventional- strafe 29 "					2,146	—
		Hartmann und Lindt in Heidelberg.						
Güterwagen, offene . .	4	Accordpreis	1,250	—	5,000	—	—	—
		hievon erstes Viertel zum Vor- aus mit	—	—	—	—	1,250	—
		Jakob Schaller in Dinglingen.						
Güterwagen, offene, ohne Untergestelle . .	10	Accordpreis	725	—	7,250	—	—	—
		hievon erstes Viertel mit	—	—	—	—	1,812	30
		Eisenbahnhauptwerkstätte Carlsruhe.						
Güterwagen, offener, s.g. Schwellentrans- portwagen	1	Anfertigungspreis	1,218	14	1,218	14	1,218	14
Güterwagen, offener, s.g. Kippwagen	1	Anfertigungspreis	1,327	30	1,327	30	1,327	30
Kurbelwagen	1	Anfertigungspreis	325	48	325	48	325	48
Bewegliche Oberzüge, bedeckte für Zugmeister	2	dito	58	34	117	42	117	42
			59	8				
		Bölsker und Bögele in Dinglingen.						
Bewegliche Oberzüge, bedeckte für Zugmeister	10	Accordpreis	64	—	640	—	640	—
	595	Uebertrag	—	—	921,264	14	552,071	36

Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag				Rechnungs- Ergebniß.	
			per Stück.		zusammen.			
			fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
		Uebertrag . . .	—	—	921,264	14	552,071	36
		c. Wagendecken.						
Güterwagendecken, lederne	20	Schmieder und Mayer in Karlsruhe	195	—	3,900	—	3,900	—
dito	10	desgleichen	177	—	1,770	—	1,770	—
dito	13	desgleichen	160	—	2,080	—	2,080	—
Güterwagendecken, leinene	1	L. Wittgenstein in Düsseldorf	106	23	106	23	106	23
dito	16	M. und J. Nisler in Freiburg	72	48	1,164	48	1,164	48
dito	1	J. Franzmann in Rehl	70	—	70	—	70	—
dito	1	Ch. Wezlar in Leipzig	63	54	63	54	63	54
dito	3	Kiefer Zimmermann in Lahr	56	30	169	30	169	30
dito	1	Mayer und Zurtraßen in Cöln	48	43	48	43	48	43
	66							
		d. Wagen und Wagendecken, Verbesserungskosten.						
Wagenverbesserung			—	—	36,531	24	36,531	24
Wagendeckenverbesserung			—	—	135	—	135	—
		Summe II.	—	—	967,303	56	598,111	18
		hiez u	—	—	1,197,006	25	298,130	59
		Summe	—	—	2,164,310	21	896,242	17

Zusammengestellt, Karlsruhe, den 15. Juni 1848.

Controlbureau der Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen.
Fischer. Chavoën.

Budget von 1848 gegen das Budget von 1847

Budget von 1848		Budget von 1847		Differenz	
Summe	Veränderung	Summe	Veränderung	Summe	Veränderung
32,400	1,000	31,400	1,000	0	0
13,700	1,000	12,700	1,000	0	0
3,700	0	3,700	0	0	0
2,500	0	2,500	0	0	0
500	0	500	0	0	0
9,382	0	9,382	0	0	0
9,187	0	9,187	0	0	0
12,000	0	12,000	0	0	0
821	0	821	0	0	0
1,338	0	1,338	0	0	0
2,105	0	2,105	0	0	0
1,092	0	1,092	0	0	0
4,022	0	4,022	0	0	0
20,111	0	20,111	0	0	0
730,118	0	730,118	0	0	0
810,267	0	810,267	0	0	0
37,012	0	37,012	0	0	0
827,152	0	827,152	0	0	0
1,089,281	0	1,089,281	0	0	0
810,267	0	810,267	0	0	0
380,234	0	380,234	0	0	0
14,821	0	14,821	0	0	0
70,788	0	70,788	0	0	0
32,802	0	32,802	0	0	0

Beilage B.

Vergleichende Uebersicht

Budgets der Eisenbahnbetriebsverwaltung von 1847 und 1848, ferner von 1849.

der

Budget	1847	1848	1849
1. a. Fund amnestliche Bedienung	1,958,758	31,983	
1. b. Fund Bedienung von den Besondereisen	31,983	6,500	
2. Grund und Grundbesitz	6,500	1,250	
3. Ertrag aus Zinsen und Renten	8,100	1,200	
4. Ertrag aus Veräußerung von Immobilien	1,200	1,200	
5. Ertrag aus Veräußerung von Wertpapieren	1,200	1,200	
6. Ertrag aus Veräußerung von anderen Vermögensgegenständen	1,200	1,200	
7. Ertrag aus anderen Quellen	1,200	1,200	
Summe der Einnahmen	1,998,801	1,998,801	
1. Wägung und Maßung	600		
2. Aufrechterhaltung des Betriebes	1,500		
3. Wägung und Maßung	1,200		
4. Ertrag an den Hauptbahnen	1,200		
5. Ertrag an den Nebenbahnen	1,200		
Summe	4,500		
1. a. Der Eisenbahnverwaltung	18,928		
1. b. Ertrag in dem Centralbüreau für die Eisenbahnverwaltung	3,000		
2. Grundbesitz- und Zinsenverrechnung	12,000		
3. Ertrag aus Zinsen und Renten	300		
4. Ertrag aus Veräußerung von Immobilien	300		
5. Ertrag aus Veräußerung von Wertpapieren	300		
6. Ertrag aus Veräußerung von anderen Vermögensgegenständen	300		
7. Ertrag aus anderen Quellen	300		
Summe	32,328		

Eingeh. und Rechnungs-Konten.	Budget		Budget von			Budget von 1848 gegen das Budget von 1847,		Budget von 1849 gegen das Budget von 1848.		
	1847.	1848.	1848.	1847.	1848.	1849.	mehr.	weniger.	mehr.	weniger.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	auf die Weisende berechnet.			
Umsätze.										
Titel II. Verwaltungskosten.										
b. Bezirksverwaltung.										
10. Besoldungen der Beamten	10,517	22,850	23,315	358	377	371	19	—	—	6
11. a. der Expositoren und Hülfenmitglieder	13,721	16,650	17,134	251	275	273	24	—	—	2
12. b. der Dienstbedienten	20,063	22,550	23,300	368	378	379	10	—	—	1
13. c. des neuen Hülfenpersonals	33,158	40,933	44,828	608	725	714	117	—	—	11
14. Veranschlagt	4,000	4,000	4,200	82	66	66	—	16	—	—
15. Diktum und Revidieren	2,000	2,500	2,625	37	41	42	4	—	—	1
16. Besondere und zufällige Ausgaben	2,500	4,000	4,000	46	66	64	20	—	—	2
Summe	90,459	110,883	119,602	1,750	1,929	1,909	194	16	2	21
Titel III. Eigentliche Betriebskosten.										
a. Aufwand für den Transportdienst und die Werkstätten.										
17. Gehälter und Besoldungen der Arbeiter	18,817	19,175	19,709	345	316	313	—	29	—	3
18. Gehälter und Besoldungen des Hülfenpersonals	132,829	148,251	148,767	2,434	2,412	2,391	—	22	—	31
19. Tagelöhne der Arbeiter für den Transportdienst und die Werkstätte	60,267	60,398	62,656	1,111	986	998	—	115	—	2
20. Tagelöhne der Arbeiter für die Werkstätten	97,243	96,250	89,431	1,782	1,782	1,424	—	354	—	4
21. Für Beschaffung der Transportwagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22. Für Reparatur und Unterhaltung derselben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23. Für Beschaffung der Transportwagen	3,000	3,000	3,000	55	49	48	—	6	—	—
24. Für Reparatur und Unterhaltung derselben	2,500	6,000	6,000	46	99	96	—	53	—	3
25. Für Beschaffung von Inventarartikeln (Werkzeugen)	1,000	500	800	18	43	43	—	5	—	—
26. Für Reparatur von Inventarartikeln (Werkzeugen)	1,500	4,000	4,000	27	66	64	—	39	—	2
27. Aufwand für Brennmaterial	222,022	187,487	197,057	4,069	3,093	3,137	—	976	—	44
28. Aufwand für Werkstätten	43,111	47,458	49,233	700	783	784	—	7	—	1
29. Aufwand für Holzwaren	7,544	5,708	5,921	139	94	94	—	45	—	—
30. Aufwand für Brennmaterial	42,033	42,135	43,776	770	695	697	—	75	—	2
31. Aufwand für sonstiger Materialien	16,167	28,888	29,945	296	476	477	180	—	—	1
32. Besondere und zufällige Ausgaben	600	10,609	10,600	11	175	169	164	—	—	6
Summe	648,963	648,416	671,895	11,893	10,685	10,695	436	1,634	50	50
							436	436	50	50
							1,198	—	—	—

Vergleichende Zusammenstellung

über

das Anlage-Kapital u., die Fahrpreise u., so wie die Einnahmen
und Ausgaben mehrerer Eisenbahnen.

Vergleichende Zusammenfassung

über

das Einlage-Kapital u. die Zuchtwerte u. so wie die Einnahmen
und Ausgaben mehrerer Eisenbahnen.



Bezeichnung der Eisenbahnen.	1.		2.		3.		4.		5.				6.				7.				8.											
	Betriebsjahr.	Jahr.	Umsatz im Betrieb.	Umsatz im Nebenbetrieb.	a. für den Betrieb.	b. für den Nebenbetrieb.	Betriebsjahr.	Betriebsjahr.	Stärke des Betriebes zum 1. 1. d. J.			Stärke des Betriebes zum 31. 12. d. J.			Stärke des Betriebes zum 1. 1. d. J.		Stärke des Betriebes zum 31. 12. d. J.		Stärke des Betriebes zum 1. 1. d. J.		Stärke des Betriebes zum 31. 12. d. J.		Stärke des Betriebes zum 1. 1. d. J.		Stärke des Betriebes zum 31. 12. d. J.		Stärke des Betriebes zum 1. 1. d. J.		Stärke des Betriebes zum 31. 12. d. J.			
									Personen.	Wagen.	Wagen.	Personen.	Wagen.	Wagen.	Personen.	Wagen.	Wagen.	Personen.	Wagen.	Wagen.	Personen.	Wagen.	Wagen.	Personen.	Wagen.	Wagen.	Personen.	Wagen.	Wagen.	Personen.	Wagen.	Wagen.
Oberrheinische Bahnen	1946	30%	—	—	58	251	302	171014	47491	2995	2,327,355	98,051	2,012,005	2,301	26,032	39,985	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bahn-Bahnen	1946	30%	34,25	6,901,563	1,243,137	25	107	300	54,763	30,256	—	356,341	63,470	900,338	1,327	85,120	—	—	12,30	8,19	5,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Badische Eisenbahn	1946	30%	26,25	5,055,250	667,564	10	41	300	—	—	16,875	362,542	24,668	1,406,724	1,019	—	—	1,170,170	15,764,443	12,6	8,4	3,2	3,3	3,0	1,3	0,9	—	—	—	—	—	—
Baden-Baden Eisenbahn	1946	30%	14,81	2,088,289	573,074	9	38	300	43,710	—	—	237,631	—	1,212,080	—	—	—	1,015,933	12,051,215	12,18	8,19	3,69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberrheinische Eisenbahn	1946	30%	14,03	—	—	14	69	326	40,705	—	—	666,020	29,054	70,997	197	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberrheinische Eisenbahn	1946	30%	5,86	3,173,219	373,431	9	49	300	33,463	—	—	354,391	15,702	923,285	131	4,812	—	—	14,91	10,71	7,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberrheinische Eisenbahn	1946	30%	70,0	21,492,148	2,773,091	61	197	780	64,227	94,697	37,530	740,222	45,636	1,538,247	2,295	106,304	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberrheinische Eisenbahn	1946	30%	25,80	10,367,000	1,008,000	26	96	176	40,525	32,566	—	485,610	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberrheinische Eisenbahn	1946	30%	26,76	6,070,922	1,097,250	30	107	303	133,305	—	—	746,213	—	1,713,006	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberrheinische Eisenbahn	1946	30%	55,70	34,956,250	—	37	90	494	—	—	—	390,964	—	962,680	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberrheinische Eisenbahn	1946	30%	44,58	—	—	24	60	157	115,508	—	—	398,498	32,022	1,443,147	407	4,474	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberrheinische Eisenbahn	1946	30%	15,09	13,058,619	1,135,981	18	61	468	42,741	32,692	—	544,288	70,530	3,800,131	1,577	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberrheinische Eisenbahn	1946	30%	65,93	5,373,098	3,006,708	44	—	—	92,815	—	—	1,317,592	—	1,812,248	960	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberrheinische Eisenbahn	1946	30%	36,54	7,56	—	33	154	155	104,901	—	—	806,039	47,131	728,098	1,507	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberrheinische Eisenbahn	1946	30%	69,45	8,300,152	1,016,849	22	75	189	56,290	24,062	17,095	372,127	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Direction
der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen.

Karlsruhe, den 21. Februar 1848.

Wiedervorlage der Acten — das Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung, insbesondere die Abnützung der Bahn und des Betriebsmaterials betreffend.

B e s c h l u ß.

Großherzoglichem Hochpreislichem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten beehren wir uns in Erlebigung des hohen Erlasses vom 14. October v. J., Nr. 4169, über die Abnützung der Bahn und des Betriebsmaterials gehorsamst vorzutragen:

Vor Allem müssen wir übrigens unter Bezugnahme auf unseren gehorsamsten Bericht vom 15. v. M., Nr. 778, ehrerbietigst bemerken, daß wir zu unserem Bedauern von auswärtigen Bahnen bis jetzt fast gar keine Notizen erhalten haben, welche zu vorliegendem Zwecke dienen können.

A. Abnützung der Bahn.

Die Kosten der Bahnunterhaltung lassen sich in folgende Hauptrubriken aufscheiden:

- I. Kosten der Erneuerung des Unterbaues, das heißt des Schwellenwerkes, da wir hier nur das Constructionssystem der badischen Bahn im Auge haben, bei welchem, mit Ausnahme sehr weniger kurzer Bahnstrecken, die Schienen ausschließlich auf Langschwellen liegen,
- II. Kosten der Erneuerung der Schienen und deren Befestigungstheile,
- III. Regulirungskosten,
- IV. Kosten der Unterhaltung des Bahnkörpers, der Uebergangswerke, Einfriedigung u.

Zu I. Die Kosten der Anschaffung, Zurichtung, Befuhr und des Legens der Schwellen betragen (bei unserem Constructionssystem) für eine Wegstunde einfacher Bahn circa 27,000 fl. Nimmt man nun zur Sicherheit die durchschnittliche Dauer des unhyantirten Eichenholzes (wie auch die Großh. Oberdirection des Wasser- und Straßenbaues in den Nachweisungen vom Jahr 1844, Seite 208, angenommen hat) nur zu sieben Jahren an, obschon die seitherigen Erfahrungen zu der Hoffnung berechtigen, daß wenigstens die Querschwellen des Langschwellensystems eine längere Dauer haben werden, so wären für die Kosten der Erneuerung des Schwellenwerkes jährlich $\frac{27000}{7} = 3,857$ fl. für eine Wegstunde Bahn zu rechnen, wovon jedoch der Werth der unbrauchbar gewordenen Schwellen mit 125 fl. (circa 25 Klafter, à 5 fl.) in Abrechnung kommt.

Es bleiben somit noch 3,732 fl.

Zu II. Nimmt man an, daß die Schienen und deren Befestigungstheile bei einem Betriebe, wie derselbe gegenwärtig auf der badischen Bahn stattfindet, durchschnittlich alle 15 Jahre ausgewechselt werden müssen, so betragen die Erneuerungskosten der Schienen nebst Zugehör, wenn für die Anschaffung der Schienen und der Befestigungstücke mit Inbegriff sämtlicher Kosten des Schienenlegens circa 60,000 fl. für eine Wegstunde einfache Bahn gerechnet werden, nach Abzug von 1,266 fl. für den Werth der unbrauchbar gewordenen Materialien, welcher beiläufig zu einem Drittel des Anschaffungspreises angenommen werden mag, jährlich 2,734 fl.

Zu III. Die Regulirungskosten mit Inbegriff des Aufwandes für Anschaffung des nöthigen Materials und der Reparatur der Geräthschaften können jährlich zu 750 fl. für eine Wegstunde einfache Bahn angenommen werden, in welcher Summe jedoch die Gehalte der Bahnwärter und des Aufsichtspersonals nicht eingerechnet sind.

Zu IV. Die Unterhaltungskosten des Bahnkörpers, der Uebergangswerke u. sind je nach der Beschaffenheit des Terräns, der Anzahl und Größe der vorkommenden Brücken und nach der Construction derselben sehr verschieden.

Mit Rücksicht auf die solide Ausführung der badischen Bahn dürften hiefür jährlich im Durchschnitt höchstens 450 fl. für eine Wegstunde Bahn zu rechnen sein, oder circa 1 Procent des Anlagecapitals, da die Kosten für die Herstellung der Uebergangswerke und der Einfriedigung der Bahn nach dem Hauptkostenüberschlage der Großh. Bauverwaltung durchschnittlich per Wegstunde 45,572 fl. betragen.

Hiernach erhält man also die Unterhaltungskosten der badischen Bahn mit einfachem Geleise für eine Wegstunde zu 7,666 fl. jährlich, wofür mit Berücksichtigung verschiedener unvorherzusehender Ausgaben, wie z. B. Reinigung der Bahn bei bedeutendem Schneefall u. 7,700 fl. angenommen werden mögen.

Die Unterhaltungskosten der Bahn mit doppeltem Geleise berechnen sich für eine Wegstunde, wenn nur die unter I. gefundene Summe doppelt gerechnet wird, auf circa 11,450 fl. jährlich, da man nämlich annehmen kann, daß die unter II. und III. berechneten Kosten dem Gewichte der auf der Bahn beförderten Lasten nahezu proportional, und demnach für eine Bahn mit doppeltem Geleise nicht viel größer seien, als für eine einfache, und da auch ferner der unter IV. berechnete Aufwand ungefähr derselbe bleibt, indem wir oben angenommen haben, daß der Bahnkörper überall für eine Doppelbahn hergestellt sei.

Für die Unterhaltung der ganzen circa 60 Stunden langen Hauptbahn wären daher jährlich zu rechnen	60.11650 =	687,000 fl.
sodann für die Seitenbahn zwischen Appenweier und Kehl	277.11550 =	31,716 "
und für die nahezu eine Stunde lange Zweigbahn von Dos-Baden		7,700 "
Werden hiezu für die Unterhaltung der Seitengeleise, Ausweichungen u. in den Stationen noch circa		23,584 "

gerechnet, so würde der Gesamtaufwand für die Unterhaltung der Bahn nebst Zugehör, jedoch ohne die Gebäude 750,000 fl. betragen.

B. Unterhaltung der Gebäude.

Nach dem Hauptkostenüberschlage der Großh. Bauverwaltung beträgt der Aufwand für die Herstellung der Gebäude und Einrichtungen für den Dienst auf der Bahn, so wie sämtlicher Gebäude in den Stationen 2,893,409 fl., wofür mit Berücksichtigung nachträglicher Erweiterungen hier 3,000,000 fl. angenommen werden. Nimmt man die Unterhaltungskosten der Gebäude jährlich im Durchschnitt zu 1 Procent des Anlagecapitals an, so erhält man für diese Rubrik die Summe von 30,000 fl.

C. Abnützung des Transportmaterials.

Auf einer der älteren deutschen Eisenbahnen, der Ferdinands Nordbahn, werden hiefür bekanntlich 10 Procent des Anschaffungscapitals jährlich gerechnet, und die Erfahrungen, welche man auf jener Bahn gemacht hat, so wie die Nachweisungen anderer Bahnen in Deutschland haben gezeigt, daß mit einer Summe, welche jener Annahme entspricht, jedenfalls ausgereicht werden kann, um das Transportmaterial fortwährend in gehörigem Stande zu erhalten und die bedeutendsten Reparaturen ausführen zu lassen, beziehungsweise ganz neues Material für das abgängig gewordene anzuschaffen.

Die Kosten der Anschaffung des für die diesseitige Bahn erforderlichen Transportmaterials ohne Reservestücke (80 Locomotive und Tender, 339 Personenwagen und 728 sonstige Transportwagen) betragen circa 4,130,000 fl.

Für die jährliche Abnützung des Transportmaterials wären somit nach obiger Annahme zu rechnen 413,000 fl.

D. Abnützung der Geräthschaften.

Der Aufwand für die Anschaffung der Ausrüstungsgegenstände zu den Locomotiven und Wagenzügen, der Einrichtungen in den Bureaur und Wartsälen, den Magazinen und Werkstätten, beträgt nach dem Hauptkostenüberschlage nahezu 350,000 fl.

Werden für die jährliche Unterhaltung oder Abnützung der gedachten Gegenstände durchschnittlich 5 Procent des Anschaffungscapitals gerechnet, so erhält man hiefür die Summe von 17,500 fl.

Hinsichtlich der vom Betriebsmaterial-Stat gleichfalls angeschafften oder noch anzuschaffenden Geräthschaften für die Bahnwärter ist zu bemerken, daß die Kosten für die Unterhaltung dieser Geräthschaften schon in den oben berechneten Bahnunterhaltungskosten enthalten sind.

Wenn nun auch die obigen Resultate sehr ungünstig erscheinen, so ist doch nicht außer Acht zu lassen, daß zu jener Zeit, wenn die wirklichen Betriebskosten den oben berechneten Summen sich nähern werden, ohne Zweifel auch die Einnahme viel bedeutender sein wird, als gegenwärtig.

Sobann erlauben wir uns, noch darauf aufmerksam zu machen, daß bei den vorausgehenden Berechnungen stets die ungünstigsten Annahmen zu Grund gelegt worden sind, und daß insbesondere bei den Bahnunterhaltungskosten nach unserer festen Ueberzeugung namhafte Ersparnisse gemacht werden können, wenn hinsichtlich des Constructionssystems für die künftige Unterhaltung solche Aenderungen in Anwendung kommen, welche das vergänglichste und deßhalb auch kostspieligste Material, nämlich das Holz möglichst beseitigen, worüber wir einem hochpreislichen Ministerium noch besondern Vortrag ehrerbietigst erstatten werden.

Bei Verhinderung des Directors:

(gez.) Steinam.

Vdt. Mainhard.

C. Einigung der Kantonsverwaltungen...
Die Kantonsverwaltungen sind einig, dass...

D. Einigung der Kantonsverwaltungen...
Die Kantonsverwaltungen sind einig, dass...

E. Einigung der Kantonsverwaltungen...
Die Kantonsverwaltungen sind einig, dass...

F. Einigung der Kantonsverwaltungen...
Die Kantonsverwaltungen sind einig, dass...

G. Einigung der Kantonsverwaltungen...
Die Kantonsverwaltungen sind einig, dass...

H. Einigung der Kantonsverwaltungen...
Die Kantonsverwaltungen sind einig, dass...

I. Einigung der Kantonsverwaltungen...
Die Kantonsverwaltungen sind einig, dass...

J. Einigung der Kantonsverwaltungen...
Die Kantonsverwaltungen sind einig, dass...