

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

Eisenbahnbetriebsverwaltung

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





## Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

### B. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

	1848.	1849.
<b>Einnahme.</b>	fl.	fl.
<b>Ertrag der Eisenbahn.</b>		
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
<b>Ausgabe.</b>		
<b>Titel I. Lasten.</b>		
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
<b>Titel II. Verwaltungskosten.</b>		
<b>a. Der Centralverwaltung.</b>		
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>b. Der Bezirksverwaltung.</b>		
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.
<b>Tit. III. Betriebskosten.</b>		
<b>a. Allgemeine Betriebskosten.</b>		
§.		
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
<b>Tagelöhne der Arbeiter.</b>		
17 a. Für Magazine und Bahnhöfe . . . . .	39,486	40,962
18 b. Für Werkstätten . . . . .	96,570	100,181
<b>Aufwand für Material- und Reservestücke.</b>		
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
<b>Aufwand für Einrichtungsgegenstände der Magazine und Werkstätten.</b>		
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>b. Besondere Kosten für den Transportdienst.</b>		
<b>(Expeditions- und Fahrdienst.)</b>		
<b>Gehalte und Belohnungen.</b>		
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
<b>Aufwand für Dampswagen.</b>		
33. Anschaffung . . . . .	—	—
34. Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten) . . . . .	3,000	3,000
35. Reinigung . . . . .	11,420	11,847
<b>Aufwand für Transportwagen.</b>		
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
<b>§. Aufwand für Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände.</b>		
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
<b>c. Besondere Kosten für Unterhaltung der Bahn, Gebäude und Bahnhöfe.</b>		
<b>Gehalte und Belohnungen.</b>		
42. Der Aufseher . . . . .	13,800	14,233
43. Der Bahn- und Bahnhofwärter . . . . .	116,228	126,790
<b>Aufwand für Werkzeuge.</b>		
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
<b>Aufwand für den Schienenweg und die Stationen nebst Zugehör.</b>		
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 Beibehaltung 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 Sätzen, 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 Postbureaux, 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 Ergebniß 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 Fahrbillets etc. 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 Resultat 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 Magazinsverwaltung  $\frac{2}{20}$ ;
- 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 Eisenbahnamt-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 weiter		
1 Post- und Eisenbahnamt-Vorstand am Endpunkte der Bahn zu . . . . .	1,700 fl.	
davon ab die Hälfte, welche der Post-Stat zu tragen hat mit . . . . .	850 "	
	<hr/>	850 fl.
1 Eisenbahningenieur zu . . . . .	1,000 "	
	<hr/>	1,850 fl.
Ratum für 3 Monate . . . . .		465 "
	<hr/>	Summe . 23,315 fl.

## §. 11. Gehalte der Dienstgehülfen.

Der gegenwärtige Personalstand ist:

- 3 technische Assistenten der Ingenieure in Heidelberg und Offenburg und des Vorstandes der Verwaltung der Hauptwerkstätte zu 600 fl.;
- 7 erste Gehülfen der Eisenbahnämter zur Beihülfe im Kassen- und Rechnungswesen zu 600 fl.
- 5 Kanzleigehülfen 450 fl.

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

Der Budgetsatz berechnet sich hiernach:

## Für 1848.

3 technische Assistenten zu 600 fl. . . . .	1,800 fl.
7 erste Gehülfen zu 600 fl. . . . .	4,200 "
5 Kanzleigehülfen zu 450 fl. . . . .	2,250 "
	<hr/>
	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 "
	<hr/>
	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 Bahnhofsaufseher.

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 Bahnhofsaufseher 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 Bahnhofsaufseher zu 800 fl., wovon die Hälfte des Gehaltes unter Rubrik 42 zur Verrechnung kommt . . . . .	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.

§. 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 verhältnismäßige 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 Rechnungsergebnis 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 verhältnismäßigen 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 Theilnehmung 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 Oefen.

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 Güterspeditionseschäfte 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 Nacharbeit . . . . .	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 Schweizergrenze 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 Conducteurs;

32 Locomotivführer;

8 Locomotivführer-Lehrlinge;



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

Der wirkliche Personalstand dagegen ist folgender :

- 19 Zugmeister ;
- 77 Conducteure ;
- 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 Wagenwärttern 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, Conducteure, 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 Nachvergütungen 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 "
	Summe . 9,667 fl.
für 1849 Druckkosten . . . . .	7,350 fl.
Bureauaufwand . . . . .	2,800 "
	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 "
	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 "
	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 Jahre 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 "
	<hr/> 118,515 fl.

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 hiefür 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 notwendig; 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, Anfrisch- 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 voraussetzlicher 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 voraussetzliche 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
<b>Summa</b>	<b>4300 R.</b>
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
<b>Summa</b>	<b>4300 R.</b>
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
<b>Summa</b>	<b>4300 R.</b>
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
<b>Summa</b>	<b>4300 R.</b>



# 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.	
<b>Einnahme.</b>						
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
<b>Ausgabe.</b>						
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 etc. 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.	
<b>Ausgabe.</b>						
<b>Tit. II. Verwaltungskosten.</b>						
<b>b. Der Bezirksverwaltung.</b>						
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	
<b>Tit. III. Betriebskosten.</b>						
<b>a. Allgemeine Betriebskosten.</b>						
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
<b>Tagelöhne der Arbeiter.</b>						
17 a. Für Magazine und Bahnhöfe . . . . .	11,485	36	586	651	—	65
18 b. Für Werkstätten . . . . .	23,599	—	1,204	1,593	—	389
<b>Aufwand für Material und Reservestücke.</b>						
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
<b>Aufwand für Einrichtungsgegenstände der Magazine und Werkstätten.</b>						
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.	
<b>Ausgabe.</b>						
<b>Lit. III. Betriebskosten.</b>						
<b>b. Besondere Kosten für den Transportdienst (Expeditions- und Fahrdienst).</b>						
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 Güterexpedition . . . . .	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	
<b>c. Besondere Kosten für Unterhaltung der Bahn, Gebäude und Bahnhöfe.</b>						
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-Eisen- bahn.	
	1848.		1848.	Mehr.	Weniger.
	fl.	fr.	fl.	als die badische Bahn.	
<b>Ausgabe.</b>					
<b>Lit. III. Betriebskosten.</b>					
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 ge- fertigte 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
					1,383
					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 Zugrundlegung 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 Inventariestücken 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 Ersatzleistungen 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 dormalige Bedürfnis erfordert:

1 Secretariatsgehülfe . . . . .	540 fl.
1 Revisions- und 2 Controlbureaugehülfen: 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 kr. 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 Werkreiber 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 Werkreiber 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-Stat 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-Stat 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 Bureauidiener (zugleich Packer) und 2 Portiers,  
in Langen 1 Portier (zugleich Bureauidiener),  
in Bensheim 1 Portier (zugleich Bureauidiener),  
in Heppenheim 1 Portier (zugleich Bureauidiener),  
in Frankfurt:

4 Bureauidiener (zugleich Packer) und 2 Portiers.

Die Gehalte der Bureauidiener 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 Bureauidiener (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 Bahnhofwärter.

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, Schiebepritschen.

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.

Bauschumme.

## §. 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



Richtung der Posten und Gegenposten

# Budget

des umlaufenden Betriebsfonds

über die									
<b>umlaufenden Betriebsfonds</b>									
der									
<b>Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1848 und 1849.</b>									
<hr style="width: 20%; margin: 0 auto;"/>									



## Direction der Posten und Eisenbahnen.

### Voranschlag

des umlaufenden Betriebsfonds für die Jahre 1848 und 1849.

Verwaltungszweige.	Activen.				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 December 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.
<b>1. Kassenreste.</b>										
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
<b>2. Naturalvorräthe.</b>										
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
<b>3. Activreste.</b>										
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
<b>4. Passivreste.</b>										
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.
<b>I. Transportmaterial.</b>			
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
<b>II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe.</b>			
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
<b>III. Ausrüstung der Geschirdepôts und Bahnwartstationen . . . . .</b>			
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 "

Uebersicht . 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.







## 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.
<b>I. Transportmaterial.</b>			
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
<b>II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe.</b>			
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
<b>III. Ausrüstung der Geschirdepots und Bahnwartungsstationen . . . . .</b>			
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.
<b>I. Transportmaterial.</b>			
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
<b>II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe.</b>			
1. Bureau und Wartsäle . . . . .	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
<b>III. Ausrüstung der Geschirrdépôts und Bahnwartst- stationen . . . . .</b>			
	—	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. 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 Bahnhauptstationen 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 Bahnhüter erforderlich, und in das Jahr 1849 fällt die Ausrüstung der Bahnhauptstationen 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 Bahnhüter 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 Rubrik 2 b	38,235	54
1,338,677	10	..... hierzu " " 2 a	1,338,677	10
1,376,913	4	..... Summe Rubrik 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 Rubrik 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 Rubrik 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.
<b>II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe.</b>				
<b>1. Für Bureau und Wartsäle.</b>				
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
<b>2. Für Magazine und Bahnhöfe.</b>				
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
<b>3. Für die Werkstätten.</b>				
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
<b>III. Ausrüstung der Bahnwartstationen und Geschirrdépôts.</b>				
<b>1. Für Bahnwartstationen.</b>				
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.
		<b>2. Für Geschirrdépôts:</b>		
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
		<b>IV. Ersatz an die Eisenbahnbaucasse.</b>		
759,199	48	..... 1844 .....	759,199	48
123,181	2	..... 1845 .....	123,181	2
882,380	50	..... Summe IV. ....	882,380	50
		<b>Zusammenstellung.</b>		
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 bis letzten December 1847 erhalten .....	3,945,136	20
3,929,041	55	.....	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.	
<b>I. Locomotive.</b>			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	Uebertrag . . . . .	—	—	375,148	—	27,770	4	
<b>Emil Kessler in Karlsruhe.</b>									
Fortuna mit Tender . . . . .									
Birmin " " . . . . .									
Herkules " " . . . . .									
Sector " " . . . . .		Accordpreis . . . . .	26,000	—	208,000	—			
Achilles " " . . . . .	8	hievon das Restguthaben mit . . . . .	—	—	—	—	9,000	—	
Medea " " . . . . .									
Jafon " " . . . . .									
Fridolin " " . . . . .									
<b>Robert Stephenson in New-Castle.</b>									
Britannia . . . . .									
James Watt . . . . .		Accordpreis . . . . .	21,753	24 $\frac{3}{4}$	108,767	3			
Trevithik . . . . .	5	hievon das Restguthaben mit . . . . .	—	—	—	—	10,258	12	
Breisgau . . . . .									
Schwarzwald . . . . .									
<b>Jakobi Daniel und Gnyffen in Gut- hoffnungshütte.</b>									
Tender zur Britannia . . . . .									
" " James Watt . . . . .		Accordpreis . . . . .	3,937	—	19,685	—			
" " Trevithik . . . . .	5	hievon letztes Viertel mit . . . . .	—	—	—	—	4,921	15	
" " Breisgau . . . . .									
" " Schwarzwald . . . . .									
<b>Emil Kessler in Karlsruhe.</b>									
Allemannia mit Tender . . . . .									
Dreißam " " . . . . .									
L. Winter " " . . . . .									
Hochburg " " . . . . .		Accordpreis . . . . .	25,000	—	200,000	—			
Kaiserstuhl " " . . . . .	8	hieraus das Restguthaben mit . . . . .	—	—	—	—	1,000	—	
P. Hebel " " . . . . .									
J. G. Tulla " " . . . . .									
Jähringen " " . . . . .									
<b>William Norris in Philadelphia.</b>									
Columbus . . . . .		Accordpreis 5,600 fl. einschließlich der							
Amerika . . . . .		Anschaffungskosten . 67,670 fl. 7 fr.							
Philadelphia . . . . .	5	dazu Transport, Affe- curranz, Eingangszoll u. s. w. . . . .	14,716	15 "	20,596	35 $\frac{1}{2}$	82,386	22	
Norris . . . . .									
Locomotive . . . . .	40								
Tender . . . . .	9	Uebertrag . . . . .	—	—	993,986	25	52,949	31	



Benennung des Gegenstandes.	Stückzahl.	Durch wen die Lieferung geschieht.	Kostenbetrag				Rechnungs- Ergebnis.	
			per Stück.		zusammen		fl.	fr.
Locomotive . . . . .	40		fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
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.					49,021	45
		<b>Emil Kessler in Karlsruhe.</b>						
Tender zu Columbus . . . . .								
„ „ Amerika . . . . .	4	Accordpreis . . . . .	4,380	—	17,520	—	17,520	—
„ „ Philadelphia . . . . .								
„ „ Norris . . . . .								
		<b>Emil Kessler in Karlsruhe.</b>						
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.					159,739	—
		Ferner wurden für Maschinenverbesse- rungen verwendet . . . . .					18,900	43
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.
<b>II. Transportwagen.</b>								
<b>1. Transportwagen.</b>								
<b>a. Personenwagen.</b>								
<b>Schmieder S Maier in Karlsruhe.</b>								
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	—
<b>Völcker S Bögele in Dinglingen.</b>								
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	—
<b>Schmieder S Mayer in Karlsruhe.</b>								
Gemischter (I. und II.) Classe, sechsradrige . (fog. Salonwagen.)	6	Accordpreis . . . . . Dazu Preisauflößerung . . . . .	3,600	—	21,600 719	—	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
Personenwagen II. Classe mit Postein- richtung . . . . .	4	Accordpreis . . . . . Ein Viertel zum Voraus mit . . . . . <b>Pauwels &amp; Falbot in Heidelberg.</b>	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
		<b>Hartmann &amp; Lindt in Heidelberg.</b>						
III. Classe . . . . .	2	Accordpreis . . . . . hievon letztes Viertel mit . . . . .	1,900	—	3,800	—	950	—
		<b>Bölker &amp; Bögele in Dinglingen.</b>						
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	—
		<b>Pauwels &amp; Falbot in Heidelberg.</b>						
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 Abliefe- rung als Conventionalstrafe 508 fl. 30 fr. b. wegen verachte- dener Heiner Mängel . . . . . 99 " — "					7,605	—
		zu 3 Wagen bedeckte Oberstge . . . . .	134	—	402	—	402	—
		<b>Schmieder &amp; Mayer in Karlsruhe.</b>						
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
		<b>Böcker &amp; Bögele in Dinglingen.</b>						
Personenwagen IV. Classe . . . . . (sog. Stehwagen)	7	Accordpreis . . . . . hievon zahlbar . . . . . 10,850 fl. davon ab wegen nachträglich entdeckter Mängel . . . . . 280 "	1,550	—	10,850	—	—	—
IV. Classe . . . . . (sog. Stehwagen)	3	Accordpreis . . . . . hievon drei Vierteltheile mit 3487 fl. 30 fr. davon ab wegen kleinerer Mängel . . . . . 6 " — "	1,550	—	4,650	—	—	—
IV. Classe . . . . . (sog. Stehwagen)	1	Accordpreis . . . . . hievon ein Vierteltheil zum Voraus mit	1,550	—	1,550	—	—	—
		<b>Jakob Schaller in Dinglingen.</b>						
IV. Classe . . . . . (sog. Stehwagen)	1	Accordpreis . . . . .	1,500	—	1,500	—	1,500	—
		<b>b. Sonstige Transportwagen.</b>						
		<b>Pauwels &amp; Talbot in Heidelberg.</b>						
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	—	—	—
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	—
<b>Jakob Schaller in Dinglingen.</b>								
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	—
<b>Pauwels &amp; Falbot in Heidelberg.</b>								
Pferdewagen, gedeckter	1	Accordpreis . . . . . hievon letztes Viertel mit . . . . .	1,700	—	1,700	—	212	30
<b>Schmieder &amp; Mayer in Karlsruhe.</b>								
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 Siegeln hievon drei Vierteltheile 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	—
		<b>Pauwels &amp; Falbot in Heidelberg.</b>						
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
		<b>Johann Schäfer in Heidelberg.</b>						
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	—
		<b>Schmieder &amp; Mayer in Carlsruhe.</b>						
Güterwagen, gedeckte .	10	Accordpreis . . . . .	1,495	—	14,950	—	14,950	—
		<b>Bölcker &amp; Bögele in Dinglingen.</b>						
Güterwagen, gedeckte .	4	Accordpreis . . . . .	1,495	—	5,980	—		
		dazu 3 Bremsvorrichtungen . . . . .	145	—	435	—		
		„ 3 bedeckte Sige, sog. Schilderhäuschen 68 — 204 — 6,619 —	68	—	204	—	6,619	—
		<b>Schmieder &amp; Mayer in Carlsruhe.</b>						
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
		<b>Bölcker &amp; Bögele in Dinglingen.</b>						
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 Carlsruhe.	880	—	10,560	—	2,640	—
Güterwagen, gedeckte . (Grädrige, mit Schild- erhäuschen, ohne Untergestelle.)	8	Accordpreis . . . . . Hievon ein Biertheil zum Voraus mit  Emil Kessler in Carlsruhe.	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	<b>Pauwels &amp; Talbot in Heidelberg.</b> 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	—
		<b>Emil Kessler in Karlsruhe.</b>						
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 ditto 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
		<b>Pauwels und Talbot in Heidelberg.</b>						
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
		<b>Emil Kessler in Karlsruhe.</b>						
Güterwagen, offene . . .	12	Accordpreis . . . . . Hieron letztes Viertel mit . . . . .	1,470	—	17,640	—	4,410	—
		<b>Jakob Schaller in Dinglingen.</b>						
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	—	12,562	30
			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
		<b>Hartmann und Lindt in Heidelberg.</b>						
Güterwagen, offene . .	10	Accordpreis . . . . .	1,250	—	12,500	—	12,500	—
		<b>Jakob Schaller in Dinglingen.</b>						
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	—
		<b>Hartmann und Lindt in Heidelberg.</b>						
Güterwagen, offene . .	4	Accordpreis . . . . .	1,250	—	5,000	—	—	—
		hievon erstes Viertel zum Vor- aus mit . . . . .	—	—	—	—	1,250	—
		<b>Jakob Schaller in Dinglingen.</b>						
Güterwagen, offene, ohne Untergestelle . .	10	Accordpreis . . . . .	725	—	7,250	—	—	—
		hievon erstes Viertel mit . . . .	—	—	—	—	1,812	30
		<b>Eisenbahnhauptwerkstätte Carlsruhe.</b>						
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				
		<b>Bölsker und Bögele in Dinglingen.</b>						
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
		hiezum I. . . . .	—	—	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.