

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

II. Eisenbahnbetrieb

urn:nbn:de:bsz:31-28868

II. A. Berichtigtes Budget

der

Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1848 und 1849.

	1848.	1849.
Einnahme.		
Ertrag der Eisenbahn.	fl.	fl.
§.		
1. Durch unmittelbare Erhebung	1,740,000	1,741,410
2. Durch Vergütung von den Postanstalten	37,653	42,106
3. Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken	6,500	6,500
4. Erlös aus Inventarierstücken und Material	3,900	3,900
5. Ersatz	31,000	—
6. Strafen	850	850
7. Verschiedene und zufällige Einnahmen	600	600
Summe der Einnahmen	1,820,503	1,795,366
Ausgabe.		
Tit. I. Lasten.		
1. Abgang und Nachlaß	120	120
2. Entschädigung und Ersatz	1,000	1,000
3. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge	2,725	2,800
4. Strafen an den Unterstützungsfond für Eisenbahnbedienstete	750	750
5. Verschiedene und zufällige Ausgaben	225	225
Summe Tit. I.	4,820	4,895
Tit. II. Verwaltungskosten.		
a. Der Centralverwaltung.		
6. Beitrag zum Centralaufwand der Postverwaltung	21,227	21,227
7. Commissions- und Inspectionskosten	2,000	2,000
8. Druckkosten und Buchbinderlohn	1,500	1,575
9. Verschiedene und zufällige Ausgaben	150	150
Summe Tit. II. a.	24,877	24,952
b. Der Bezirksverwaltung.		
10. Besoldungen der Beamten	21,824	19,350
11. Gehalte der Dienstgehülfen	8,250	6,700
12. Bureauaufwand	1,500	1,575
13. Diäten und Reisekosten	2,900	3,000
14. Verschiedene und zufällige Ausgaben	3,500	3,500
Summe Tit. II. b.	37,974	34,125
Summe Tit. II. a.	24,877	24,952
Summe Tit. II.	62,851	59,077

Tit. III. Betriebskosten.		1848.	1849.
§.	a. Allgemeine Betriebskosten.	fl.	fl.
15.	Gehalte der Aufseher und des Hülfspersonals der Magazine und Werkstätten	19,175	18,642
16.	Bureauaufwand für Magazine und Werkstätteverwaltung	1,333	1,400
Tagelöhne der Arbeiter.			
17.	Für Magazine und Bahnhöfe	36,500	36,500
18.	Für Werkstätten	70,000	75,000
Aufwand für Material und Reservestücke.			
19.	Brennmaterial	206,643	128,442
20.	Metallwaaren	52,100	21,000
21.	Holzwaaren	9,800	2,683
22.	Fettwaaren	40,048	28,766
23.	Sonstige Materialien	14,900	14,900
Aufwand für Einrichtungsgegenstände der Magazine und Werkstätten.			
24.	Anschaffung	200	200
25.	Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten)	2,500	2,500
26.	Aufwand für Unterhaltung der Signalapparate	100	200
27.	Verschiedene und zufällige Ausgaben	100	100
Summe Tit. III. a.		453,399	330,333
b. Besondere Kosten für den Transportdienst. (Expeditions- und Fahrdienst.)			
Gehalte und Belohnungen.			
28.	Der Expeditoren und Billetausgeber	16,650	18,050
29.	Der Expeditionsgehülfen	13,500	13,350
30.	Des unteren Hülfspersonals und der Arbeiter bei der Güterspedition	37,500	37,500
31.	Des Fahrpersonals	133,200	133,200
32.	Bureauaufwand und Druckkosten	9,667	10,150
Aufwand für Dampfwagen.			
33.	Anschaffung	—	—
34.	Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten)	3,000	3,000
35.	Reinigung	11,420	11,847
Aufwand für Transportwagen.			
36.	Anschaffung	—	—
37.	Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten)	2,500	5,000
38.	Reinigung	8,000	8,000
Uebertrag		235,437	240,097

		1848.	1849.
		fl.	fl.
§.	Uebertrag	235,437	240,097
Aufwand für Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände.			
39.	Anschaffung	100	100
40.	Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten)	600	600
41.	Verschiedene und zufällige Ausgaben	11,600	11,600
Summe Tit. III. b.		247,737	252,397
c. Besondere Kosten der Bahn, Gebäude und Bahnhöfe.			
Gehalte und Belohnungen.			
42.	Der Aufseher	13,845	14,500
43.	Der Bahn- und Bahnhofswärter	115,881	119,909
Aufwand für Werkzeuge.			
44.	Anschaffung	200	200
45.	Unterhaltung (außerhalb der Betriebswerkstätte gefertigte Arbeiten)	500	500
46.	Aufwand für Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bahnwartstationen	7,687	8,000
Aufwand für den Schienenweg und die Stationen nebst Zugehör.			
47.	Bahnkörper	15,400	15,000
48.	Fundament des Schienengeleises	40,500	45,000
49.	Schienenunterlage (Schwellenbau)	79,000	62,000
50.	Schienen und deren Befestigung	148,000	13,400
51.	Auslenkungen, Drehscheiben und Schiebpritschen	1,200	3,000
52.	Brücken, Dohlen und Wegübergänge	4,500	6,000
53.	Absperrung und Einfriedigung der Bahn und Bahnhöfe	3,500	2,000
54.	Bahnhofsanlagen (Wege, Einsteig- und Verladeplätze, Entleerungsgruben, Abzugskanäle u.)	700	1,000
55.	Stationsgebäude und dazu gehörige Bauanlagen	4,100	6,000
56.	Bahnwarthäuser nebst Zugehör	1,900	2,500
57.	Wasserleitungen und Speisungs-Einrichtungen	800	1,200
58.	Verschiedene und zufällige Ausgaben	3,600	3,600
Summe Tit. III. c.		441,313	303,809
" " III. b.		247,737	252,397
" " III. a.		453,399	330,333
" " III.		1,142,449	886,539
Hiezu " " II.		62,851	59,077
" " I.		4,820	4,895
Summe der Ausgabe		1,210,120	950,511
Einnahme		1,820,503	1,795,366
Ausgabe		1,210,120	950,511
Reineinnahme		610,383	841,855

noch übrigen Bahnstrecke von Efringen bis zur Schweizergrenze hat man ganz außer Betracht gelassen, da zur Zeit über deren Vollendung keine nur einigermaßen bestimmte Daten vorliegen.

Bezüglich der Organisation des Dienstes auf der neu eröffneten Bahnstrecke ist zu bemerken, daß die Errichtung eines weiteren Eisenbahnarmes für diese Strecke nicht notwendig erachtet wurde und daher die Einrichtungen der bisherigen provisorischen Endstation Schliengen nach Efringen übergangen, woselbst eine Post- und Eisenbahn-Expedition errichtet wurde, während auf den weiteren Stationsplätzen der neuen Bahnstrecke Bellingen, Rheinweiler und Kleinfels der Dienst durch Billetausgabe-Bureau's besorgt wird.

II. Specielle Bemerkungen.

Einnahme.

§. 1. Ertrag der Eisenbahn durch unmittelbare Erhebung.

In dem früheren Budgetentwurf ist diese Einnahme veranschlagt:

für 1848 2,137,177 fl.

für 1849 2,186,311 "

Dieselbe wird nach dem bis 1. December bekannten Rechnungsergebnisse für 1848 voraussichtlich nur betragen

1,740,000 fl.

mithin weniger gegen die frühere Berechnung 397,000 "

Die Berechnung für 1849 stellt sich folgendermaßen:

Unter der obigen Einnahme von 1,740,000 fl.

sind für die nicht zum regelmäßigen öffentlichen Dienste gehörigen Extrafahrten zu Militärtransport u.

beiläufig 59,000 "

enthalten, welche als außerordentliche und nicht vorauszusehende Einnahme bei Berechnung des Ertrags für das Jahr 1849 in Abzug zu kommen haben.

Daher Rest . 1,681,000 fl.

Dagegen ist die Einnahme für die 3/4 Stunden lange Bahnstrecke von Schliengen nach Efringen in Berechnung zu ziehen, wofür in dem früheren Budgetentwurfe für den Personentransport 6,907 fl. und für den Gütertransport 12,601 fl. für das Jahr und die Wegstunde angenommen ist und in Ermanglung eines erfahrungsmäßigen Satzes beibehalten werden kann.

Da nun aber der Dienst nach Efringen für Personentransport bereits am 8. November und für Gütertransport am 15. December d. J. begonnen hat und daher die betreffende Einnahme für 54, beziehungsweise 17 Tage in dem Ertrage von 1,740,000 fl. für 1848 enthalten ist, so ist hier nur noch das Datum von 311 Tagen für Personentransport mit 19,862 fl. 20 fr.

und von 348 Tagen für Gütertransport mit 40,547 " 32 "

zusammen . 60,409 fl. 52 fr. 60,410 "

beizurechnen,

daher Summe . 1,741,410 fl.

welche als Ertrag für 1849 angenommen ist.

§. 2. Ertrag durch Vergütung von der Postanstalt.

Nach dem Budget der Postadministration beträgt die unter den Rubriken 27, 29 und 30 dieses Budgets in Ausgabe erscheinende an den Eisenbahnetat zu leistende Vergütung für Beförderung der Fahrpoststücke und Beförderung und Instandhaltung der Eisenbahnpostwagen:

für 1848 37,653 fl. und

für 1849 42,106 „

§. 3. Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken.

Die Einnahme wird sich für 1848 auf beiläufig 6,500 fl. belaufen.

§. 4. Erlös aus Inventariensücken und Material.

Diese Einnahme wird voraussichtlich für 1848 beiläufig 3,900 fl. betragen und ist in gleichem Belaufe für 1849 anzunehmen.

§. 5. Ersatz.

Nach dem Resultate der Rechnung bis December wird diese Einnahme für 1848 ungefähr 31,000 fl. betragen. Dieselbe betrifft zum weitaus größten Theile die in den Betriebswerkstätten für den Betriebsmaterial-Stat gefertigten Arbeiten an Transportmaterial, wofür derselbe an die Eisenbahnverwaltung Ersatz zu leisten hat. Für 1849 wird, wie vorauszusehen, unter dieser Rubrik nur wenig zur Vereinnahmung kommen, indem sowohl für den Betriebsmaterial-Stat, als für die Bauverwaltung nur sehr wenige Arbeiten zu fertigen sein dürften. Von Aufnahme einer Summe in das Budget kann daher Umgang genommen werden.

§. 6. Strafen.

Das Rechnungsergebnis für 1848 wird beiläufig 850 fl. sein.

Der gleiche Betrag ist für 1849 anzunehmen.

Ausgabe.

Lit. I. Lasten.

§. 1. Abgang und Nachlaß.

Das Rechnungsergebnis bis 1. December dieses Jahres ist 117 fl. 15 kr., und es kann daher diese Position für jedes der beiden Budgetjahre zu 120 fl. angenommen werden.

§. 3. Umlagen und Brandversicherungsbeiträge.

Sowohl die große Zahl der zur Brandversicherung erstmals beigezogenen neuen Gebäude auf der oberen Bahnstrecke, als auch der gegen die früheren Jahre viel höhere Umlagefuß erhöhten die Ausgaben unter dieser Rubrik für 1848 auf beiläufig 2,725 fl.

Mit Rücksicht auf die noch hinzukommenden Gebäude ist dieselbe für 1849 zu 2,800 fl. anzunehmen.

§. 4. Strafen an den Unterstützungsfond.

Diese Ausgabe wird für 1848 beiläufig 750 fl. betragen und kann zu diesem Betrage auch für 1849 beibehalten werden.

§. 5. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Im Zusammenhange mit dem geringeren Betrage der eingezogenen Strafgeelder betragen auch die Anzeigegebühren weit weniger, als im früheren Budgetentwurfe angenommen war, und es ist daher die Ausgabe unter dieser Rubrik nur zu 225 fl. für jedes der beiden Budgetjahre anzunehmen.

Tit. II. Verwaltungskosten.

a. Centralverwaltung.

§. 6. Beitrag zum Centralaufwande der Postverwaltung.

Da ein Theil der Beamten, für deren Besoldungen und Gehalte Ersatz an den Postetat zu leisten ist, geringer besoldet sind, als im früheren Budgetentwurfe angenommen ist, so beträgt die für 1848 an die Postcasse zu leistende Vergütung in Wirklichkeit nur 21,227 fl.

Der gleiche Betrag ist auch für 1849 aufgenommen.

§. 7. Commissions- und Inspectionskosten.

Da die bei der Aufstellung des früheren Budgetentwurfes in Aussicht genommene Bereisung fremder Eisenbahnen nicht statt gefunden und die Dienstreisen sich nur auf das zur Controle und Beaufsichtigung des Dienstes unumgänglich Nöthige erstreckt haben, und ferner wegen Herabsetzung der Diäten, wird sich der Aufwand unter dieser Rubrik für 1848 voraussichtlich nicht höher als 2,000 fl. belaufen.

Der gleiche Betrag ist auch für 1849 anzunehmen.

§. 9. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Diese zum Voraus nicht mit Zuverlässigkeit zu bestimmende Position wird für das laufende Jahr voraussichtlich 150 fl. betragen und ist zu gleichem Betrage auch für 1849 beibehalten.

b. Bezirksverwaltung.

§. 10. Besoldung der Beamten.

Unter Beibehaltung der in dem Budget für 1846 und 1847 genehmigten Normalsätze berechnet sich der Vorschlag folgendermaßen:

5 Post- und Eisenbahnamtsvorstände: 1 zu 1,800 fl., 2 zu 1,700 fl. und 2 zu 1,600 fl.	8,400 fl.
Hiervon gehört die Hälfte auf den Eisenbahnetat mit	4,200 fl.
1 Eisenbahnamtsvorstand in Freiburg	1,800 "
1 Eisenbahnamtsvorstand in Mannheim (zugleich Cassier)	1,400 "
1 Vorstand der Hauptwerkstätte und des Hauptmagazins in Karlsruhe	1,400 "
<hr/>	
8 Vorstände	8,800 fl.
Eisenbahnamtscassiere und Expeditoren:	
6 Eisenbahnamtscassiere zu 1,200	7,200 "
2 Post- und Eisenbahnerpeditoren: 1 zu 1,300 fl. und 1 zu 1,200 fl. zur Hälfte	1,250 "
<hr/>	
8	8,450 fl.
4 Eisenbahningenieure: 1 zu 1,400 fl., 2 zu 1,200 fl. und 1 zu 1,000 fl.	4,800 "
<hr/>	
20 im Ganzen	22,050 fl.

Durch die am 1. October d. J. stattgefundene Vereinigung des Eisenbahnnamts Freiburg mit dem Postamte daselbst geht die Hälfte der Besoldung des Post- und Eisenbahnnamtsvorstandes von 1,800 fl. mit diesem Zeitpunkt auf den Postetat über. Die für 1848 zu 22,050 fl.
berechnete Position vermindert sich daher um den Betrag des Ratumes für einen Monat aus 900 fl. 75 fl.

Ferner hat man für zweckmäßig befunden, in Anbetracht der durch die Zeitverhältnisse veranlaßten geringern Bedeutung der Eisenbahnstation Baden, die Stelle eines Cassiers bei dem Eisenbahnnamt daselbst ganz eingehen zu lassen, und die Cassen- und Rechnungsgeschäfte dem Eisenbahnnamtsvorstande zu übertragen. Durch diese mit dem 15. September d. J. eingetretene Personalverminderung wird die Besoldung eines Cassiers mit 1,200 fl. erspart, deren Ratum für 46 Tage mit 151 fl.

hier ebenfalls in Abzug zu bringen ist.

Die Ausgabe für 1848 beträgt daher nur noch 21,824 fl.

Nachdem die Errichtung eines weiteren Eisenbahnnamtes am Endpunkte der Bahn und die damit zusammenhängende Erhöhung des Besoldungsetats für 1849 nicht in Aussicht steht, so fällt die in dem früheren Budgetentwurfe für dieses Jahr angenommene Besoldungsvermehrung weg.

An dem für 1848 angenommen gewesenen Betrage von 22,050 fl.
gehen jedoch ab :

- | | |
|---|----------------|
| 1. Die Hälfte der Besoldung des Post- und Eisenbahnnamtsvorstandes in Freiburg von 1800 fl. | 900 fl. |
| 2. Die Besoldung eines Cassiers bei dem Post- und Eisenbahnnamt Baden mit | 1,200 „ |
| 3. Die Hälfte der Besoldung des Post- und Eisenbahnerpeditors in Sfringen (1,200 fl.),
da es billig erscheinen muß, künftig diese Hälfte auf den Postetat zu übertragen, für welchen
dieser Beamte gleich wie für die Eisenbahn Dienste leistet | 600 „ |
| | <u>2,700 „</u> |

bleibt mithin für 1849 19,350 fl.

§. 11. Gehalte der Dienstgehülfen.

Diese Position ist für 1848 berechnet zu 8,250 fl

Aus dem bei dem vorangehenden Paragraphen angegebenen Grunde fällt die im früheren Budgetentwurfe vorgesehene Erhöhung von 350 fl.
für 1849 weg.

Behufs weiterer Ersparniß wurde beschlossen, die drei technischen Assistenten der Ingenieure in Heidelberg, Offenburg und Carlsruhe ferner nicht beizubehalten, nachdem man die Ueberzeugung gewonnen hat, daß diese Ingenieure bei angestrebter Thätigkeit eine solche Beihülfe entbehren können.

Wegen der aus Gründen der Billigkeit vorangehenden Aufkündigung tritt diese Personalverminderung erst am 1. April ein und kommt daher hier nur das Ratum für 8 Monate in Abzug mit 1,200 fl.

1,550 „

daher für 1849 6,700 fl.

§. 13. Diäten und Reisekosten.

Diese Ausgabe wird nach Maassgabe des Rechnungsergebnisses bis 1. December beiläufig 2,900 fl. betragen und ist daher zu diesem Betrage für 1848, für 1849 dagegen mit Rücksicht auf die insbesondere eine gute Beaufsichtigung erfordernde Bahnstrecke zwischen Schliengen und Efringen zu 3,000 fl. anzunehmen.

Tit. III. Betriebskosten.

a. Allgemeine Betriebskosten.

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

In Folge der eingetretenen Reduction des Werkstättebetriebs ist es thunlich geworden, den Personaletat unter dieser Rubrik für die Zukunft um einen Werkführer zu vermindern, dessen Dienstaustritt am 1. April d. J. stattfinden wird. Es ist daher hiefür an dem für 1849 zu 19,709 fl. berechneten Betrag der Gehalte das Ratum für 8 Monate aus 800 fl. mit 533 fl. in Abzug zu bringen.

Ferner ist das Ratum der Gehalte der für die Hauptstation an der Schweizergränze bestimmt gewesenen Bediensteten mit 534 „
 1,067 „
 abzuziehen, wornach sich die Ausgabe für 1849 auf 18,642 fl. berechnet.

§. 17. Tagelöhne der Arbeiter.

a. Für Magazine und Bahnhöfe.

Durch die wegen geringeren Umfangs des Dienstes möglich gewordene Verminderung des Arbeiterpersonals wird sich die Ausgabe unter dieser Rubrik für 1848 voraussichtlich nicht höher stellen als 36,500 fl. Der gleiche Betrag ist auch für 1849 anzunehmen.

§. 18. Tagelöhne der Arbeiter.

b. Für die Werkstätten.

Aus dem bei vorstehender Rubrik angeführten Grunde hat sich auch der Aufwand für die Werkstättenarbeiter im laufenden Jahre sehr bedeutend vermindert und wird beiläufig betragen 70,000 fl.
 Nach dem aufgestellten Ueberschlage wird für 1849 voraussichtlich die Summe von 75,000 fl. genügen.

§. 19. Brennmaterial.

Der frühere Voranschlag für 1848 ist 181,992 fl.
 die Anschaffung wird beiläufig erfordern 180,000 „
 folglich weniger 1,992 fl.

Dieser Minderaufwand hat seinen Grund darin, daß die Anschaffung von Brennholz, wegen größeren Gewinns vom Umbau des Schienengeleises zwischen Appenweiler und Kehl, nicht in dem vorgesehenen Maasse nothwendig wurde.
 Verhandlungen der 2. Kammer 1848. 48 Beilagenheft. II. Abtheil.

Zu obigem Aufwande von 180,000 fl.
 kommen jedoch noch weiter 26,643 „
 für Coaks und Steinkohlen, die auf Vertrag von 1847 nachträglich übernommen wurden, da der Lieferant wegen ungünstigen Wasserstandes mit den Lieferungen im Rückstande geblieben war und diese erst Anfangs dieses Jahres vollends effectuiren konnte, wogegen sich die Ausgabe unter dieser Rubrik für das Jahr 1847 in entsprechender Weise vermindert hatte.

Die Gesamtausgabe für 1848 beträgt daher 206,643 fl.
 nach dem früheren Vorschlage von 181,992 „
 mehr 24,651 fl.

Durch die Uebernahme dieser Nachlieferungen und durch die ungünstigen Verhältnisse, welche veranlaßten, daß der früher während eines großen Theils des Jahres cursirende zweite Güterzug nicht in Gang gesetzt werden mußte, auch die Personenzüge einen vollen Monat früher als bisher reducirt wurden, folglich der Verbrauch an Coaks und Holz sich niedriger stellte, bleibt voraussichtlich am Ende dieses Jahres ein Borrath von 82,229 Centner Coaks und 403 Klafter Holz auf Lager und geht mit seinem Werthe von 88,999 fl.
 auf das Jahr 1849 über.

Dieser Borrath entspricht auch dem bisher eingehaltenen Verfahren, welches dahin gieng, die Brennmaterialvorräthe so auf Lager zu halten, daß man immer für ein halbes Jahr gedeckt ist, da im Winter, so lange die Schifffahrt geschlossen bleibt, keine Anlieferungen gemacht werden können. Für 1849 ist der Bedarf an Coaks
 166,000 Str.
 oder nach Abzug des obigen Restvorrathes von 82,000 „
 noch 84,000 Str.

Hiefür kommen, durch den nahe bevorstehenden Ausbau der pfälzischen Ludwigsbahn und die dadurch gegebene Möglichkeit, die Coaks künftig auf diesem Wege von der Saargegend beziehen zu können, statt des bisherigen Preises von 1 fl. 2 fr. für den Centner, nur noch in Ansatz 54 fr., daher für 84,000 Centner . . . 75,600 fl.
 da ferner der erleichterte Bezug der Coaks auf dem eben angegebenen Wege erlaubt, den Borrath von einem halben Jahre auf ein Vierteljahr zurückzuführen, so sind für dieses zur Verwendung im Jahre 1850 noch erforderlich 41,500 Str. zu 54 fr. 37,350 fl.

2. Brennholz.

Mit Rücksicht auf das Schwellenholz, welches durch die Auswechslung gewonnen wird und unter Zuschlagung des Restvorrathes von 403 Klafter, sind zur Deckung des Bedarfs, welcher von Juli 1849 zu Juli 1850 im Borrath gehalten werden muß, noch erforderlich 160 Klafter, die zu dem jetzigen Preise von 10 fl. für das Klafter in Ansatz kommen mit 1,600 „

3. Steinkohlen.

Zur Betreibung der Schmiedeeisen und zur Ofenheizung sind erforderlich 25,000 Centner zu 33 fr. 13,750 „

4. Holzkohlen.

Bedarf 1000 Cubikfuß zu 8½ fr. 142 „

Gesammtbedarf für 1849 . . . 128,442 fl.

Der frühere Voranschlag für 1849 beträgt	191,287 fl.
der nunmehrige Bedarf	128,442 "
	<hr/>
daher gegen den früheren Voranschlag weniger	62,845 fl.

§. 20. Metallwaaren.

Der frühere Voranschlag für 1848 ist	47,458 fl.
Die Anschaffung wird voraussichtlich erfordern ungefähr	52,100 fl.
da sich jedoch hierunter Materialgegenstände im Betrag von	7,821 "
befinden, welche in der Werkstätte für Rechnung des Betriebsmaterialietats weiter verarbeitet wurden und wofür die Betriebsmaterialcasse Ersatz geleistet hat (siehe §. 5 der Einnahme) so geht dieser Betrag ab und die eigentliche Ausgabe beträgt daher nur	44,279 "
	<hr/>
mithin Minderausgabe	3,179 fl.

Für 1849 beträgt der frühere Voranschlag	49,233 fl.
Durch den verminderten Betrieb ergeben sich jedoch größere Restvorräthe an Metallwaaren, so daß die Anschaffung für dieses Jahr die angenommene Höhe nicht erreichen wird; es werden daher und mit Rücksicht darauf, daß es möglich sein wird, das Radreiseisen für Locomotive, welches bisher aus England mit bedeutenden Transport- und Zolkkosten bezogen werden mußte, aus deutschen Fabriken beziehen zu können, nur in Voranschlag gebracht	21,000 "
	<hr/>
mithin weniger	28,233 fl.

§. 21. Holzwaaren.

Der frühere Voranschlag für 1848 ist	5,708 fl.
die Anschaffung wird betragen	9,800 "
	<hr/>
daher Mehrausgabe	4,092 fl.

Diese Ueberschreitung rührt daher, daß bei der Zubereitung der Schwellen für die Bahnunterhaltung ein Quantum Eichenbienen erzielt wurde, welche der Versteigerung der ungünstigen Zeitverhältnisse wegen nicht ausgesetzt werden konnten, ohne Gefahr zu laufen, dieselben unter dem Preise abgeben zu müssen. Es wurden dieselben daher auf Lager gelegt und in diese Position aufgenommen mit ihrem Werthe von 6,823 fl.

(Siehe §. 49.)

zieht man nun von diesem Betrage die obige Mehrausgabe mit	4,092 "
ab, so ergibt sich eine Summe von	2,731 fl.

die als eigentliche Minderausgabe angesehen werden muß.

Für 1849 ist der frühere Voranschlag berechnet auf	5,921 "
und dabei vorzugsweise Rücksicht darauf genommen, nach und nach ein Lager von trockenen, zur Verarbeitung bei Wagenreparaturen allein tauglichen Nughölzern zu gewinnen. Da jedoch diese Vergrößerung des Lagers noch verschoben werden kann, so werden für Holzwaaren für 1849, so weit sie als unumgänglich angeschafft werden müssen, nur aufgenommen	2,683 "
	<hr/>
also weniger	3,238 fl.

§. 22. Fettwaaren.

Der frühere Voranschlag für 1848 ist 40,048 fl.
und die Anschaffung nimmt auch wirklich diese Summe in Anspruch.

Es ergeben sich jedoch hierbei größere Ersparnisse an Material, die auf das Jahr 1849 übergehen, welche zum Theil durch die geringere Ausdehnung des Fahrdienstes veranlaßt sind und zum Theil daher rühren, daß die eingeführten Prämien den Verbrauch an Schmiermaterial bei den Locomotiven bedeutend vermindert haben.

Mit Rücksicht auf diese Materialreste beträgt daher der Bedarf für das Jahr 1849 gegenüber dem früheren Voranschlag von 41,546 fl.
nur 28,766 fl.
also weniger um 12,780 fl.

§. 23. Sonstige Materialien.

Der Voranschlag für 1848 ist 28,866 fl.
die Anschaffung wird beiläufig betragen 14,900 fl.

daher Minderaufwand 13,966 fl.

Dieser bedeutende Minderaufwand hat seinen Grund darin, daß 1. die Wagen erster und zweiter Classe wegen verminderter Frequenz weniger in Gebrauch kamen und deshalb auch weniger Reparaturen, besonders der innern Ausstattung unterworfen werden mußten, 2. daß der Anstrich sämmtlicher Gattungen von Wagen und der Maschinen nicht in dem Grade vorgenommen worden ist, wie er in Aussicht stand, sowie 3. wegen der geringern Ausdehnung des Dienstes keine so große Abnützung der Reservestücke für Maschinen und Wagen stattfand, als vorausgesehen war.

Ebenso kann an dem früheren Voranschlag für 1849 mit 29,945 fl.
eine sehr bedeutende Minderung eintreten und es wird daher unter Beschränkung auf das dringendste Bedürfniß nur der obige für 1848 erforderliche Betrag angenommen mit 14,900 fl.

also weniger gegen den früheren Voranschlag 15,045 fl.

Aufwand für Einrichtungsgegenstände der Magazine und Werkstätten.

§. 24. Anschaffung.

§. 25. Unterhaltung

Nach dem voraussichtlichen Rechnungsergebnisse für 1848 wird die Ausgabe unter §. 24 nicht über 200 fl. und unter §. 25 nicht über 2,500 fl. betragen und es sind daher diese Beträge für jedes der beiden Budgetjahre anzunehmen.

§. 26. Aufwand für die Unterhaltung der Signalapparate.

Für den erst auf eine Länge von $5\frac{1}{4}$ Wegstunden eingerichteten electromagnetischen Telegraphen wird der Betrag von 100 fl. für 1848 und 200 fl. für 1849 zur Unterhaltung hinreichen. Ebenso wird für

§. 27. Verschiedene und zufällige Ausgaben

der Betrag von 100 fl. für jedes der beiden Jahre genügen.

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

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

Der Budgetsatz für 1848 ist zu 16,650 fl. berechnet und bedarf ungeachtet des durch die Eröffnung der Bahnstrecke von Schliengen bis Efringen für 23 Tage hinzukommenden Ratumes der Gehalte der Billetausgeber keine Erhöhungen, da mehrere der jüngeren Expeditoren den normalmäßigen Gehalt noch nicht bezogen haben.

Für 1849 erhöht sich der obige Betrag von	16,650 fl.
um den Betrag der Belohnungen für Besorgung des Expeditionsgeschäfts in Schliengen, Bellingen, Rheinweiler und Kleinkems mit	800 fl.
des Gehalts eines Gütererpeditors in Efringen, dessen Anstellung bei der Wichtigkeit des Güterdienstes, gleich wie auf den übrigen Hauptstationen erforderlich ist, mit	600 "
	<hr/>
	1400 "
wogegen einer der bisherigen Expeditionsgehülfen in Efringen wegfällt.	
	<hr/>
daher Summe für 1849	18,050 fl.

§. 29. Gehalte der Expeditionsgehülfen.

Der geringe Umfang des Dienstes machte es möglich, mehrere Gehülfenstellen im Laufe des Jahres eingehen zu lassen, so daß die zu 14,700 fl. berechnete Ausgabe unter dieser Rubrik sich nicht höher als 13,500 fl. belaufen wird.

Für 1849 werden voraussichtlich statt der im früheren Budgetentwurfe angenommenen 32 Gehülfen deren nur 29 erforderlich sein, wornach sich der Budgetsatz folgendermaßen berechnet:

29 Gehülfen zu 450 fl.	13,050 fl.
für außerordentliche Dienstaushülfe	300 "
	<hr/>
Summe	13,350 fl.

§. 30. Gehalte des untern Hülfspersonals und der Arbeiter bei der Güterspedition.

Statt des im früheren Budgetentwurfe aufgenommenen Ausgabebetrags von 43,932 fl. unter dieser Rubrik werden für 1848 voraussichtlich nicht mehr erforderlich, als beiläufig 37,000 fl.
hiezuh für Remunerationen und Gratifikationen statt der früheren 800 fl. nur 500 "

gibt Summe . . . 37,500 fl.

Der gleiche Betrag ist auch für 1849 anzunehmen.

§. 31. Gehalte und Belohnungen des Fahrpersonals.

Im früheren Budgetentwurfe war die Ausgabe unter dieser Rubrik für 1848 berechnet zu	136,231 fl.
wovon für Remunerationen und Gratifikationen	2,500 "
	<hr/>
daher Rest	133,731 fl.

Die Ausgabe wird wegen der durch den geringen Umfang des Fahrdienstes zulässig gewordenen theilweisen Verminderung des Personals voraussichtlich in Wirklichkeit betragen nur ungefähr 132,000 fl.
 dazu für Remunerationen und Gratificationen statt 2,500 fl. nur 1,200 „

giebt Summe . . . 133,200 fl.

welche für 1849 beizubehalten ist.

Aufwand für Transportwagen.

§. 37. Unterhaltung derselben.

Der Aufwand der Unterhaltung der Wagen wird sich im laufenden Jahre nicht höher belaufen als beiläufig . 2,500 fl.
 Für 1849 dürfte sich diese Ausgabe auf 5,000 fl. belaufen, da die weniger dringenden Arbeiten zurückgestellt wurden, deren Vornahme jedoch als eine im Laufe dieses Jahres nothwendig werdende vorauszusehen ist.

§. 38. Reinigung der Transportwagen.

Diese Ausgabe wird für 1848 beiläufig 8,000 fl. betragen und ist auch für 1849 zu diesem Betrage anzunehmen.

§. 39 und 40. Aufwand für Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände.

Anschaffung und Unterhaltung.

Statt der im früheren Budgetentwurfe vorgesehenen 200 fl. für Rubrik 39 und 1000 fl. für Rubrik 40 werden voraussichtlich 100 fl., beziehungsweise 600 fl. genügen, welche man demgemäß für jedes der beiden Jahre in den Voranschlag aufgenommen hat.

§. 41. Verschiedene und zufällige Ausgaben.

Der frühere Budgetentwurf enthält unter dieser Rubrik den Betrag von 10,600 fl., wovon 10,000 fl. als Vergütung an die Main-Neckar-Eisenbahn für Benutzung deren Fahrmaterials und Personals auf der Mannheim-Friedrichsfelder Zweigbahn und die übrigen 600 fl. für die sonstigen Ausgaben angenommen sind. Diese letzteren Ausgaben erhöhen sich jedoch im laufenden Jahre durch die an das Fahrpersonale für die vorgekommenen vielen Extrasfahrten für Militärtransport ic. ausbezahlten Vergütungen für auswärtigen Dienst, auf den Betrag von beiläufig 1,600 fl.
 Die Gesamtausgabe ist daher für 1848 zu 11,600 fl. anzunehmen und auch für 1849 beizubehalten.

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

§. 42. Gehalte und Belohnungen der Aufseher.

Durch die Eröffnung der Bahn bis Esringen wurde die Anstellung eines weitem Bahnmeisters nothwendig, dessen Gehaltsrgtum aus 700 fl. für 23 Tage mit 45 fl.
 dem in dem früheren Budgetentwurfe für 1848 berechneten Betrage von 13,800 „
 beizuschlagen ist, wornach sich für dieses Jahr die Summe von 13,845 fl.
 ergibt.

Für 1849 stellt sich der Aufwand folgendermaßen:

Für 18 Bahnmeister und Bahnhofsaufseher — 9 zu 700 fl. — 9 zu 600 fl.	11,700 fl.
7 Bahnhofsaufseher zugleich Materialverwalter zu 800 fl., wovon hier die Hälfte des Gehalts zur Verausgabung kommt.	2,800 „
	<hr/>
	14,500 fl.

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

Die im früheren Budgetentwurfe für 358 Bahnwärter angenommene Ausgabe für 1848 beträgt	116,228 fl.
hievon ab für Remunerationen u.	3,000 „
	<hr/>
bleibt	113,228 fl.

Hiezu kommt das Gehaltsratum für die auf der Bahnstrecke von Schliengen bis Esringen erforderlichen 21 Bahnwärter für 23 Tage aus dem durchschnittlichen Gehalt von 296 fl. mit 18 fl. 55 kr.	397 fl.
21 vollständige Monturen zu 36 fl. für die neuen Bahnwärter	756 „
	<hr/>
	1,153 „

Mit Rücksicht auf Ersparniß wären auch hier die Beträge für Remunerationen und Gratificationen zu vermindern und daher statt 3,000 fl. anzunehmen	1,500 „
---	---------

gibt Summe für 1848 115,881 fl.

Zur Erzielung möglichster Ersparniß bei dieser bedeutenden Position hat man beschlossen, die unter obiger Zahl von 379 Bahnwärttern inbegriffenen 25 Ersatzbahnwärter in Zukunft auf 20 zu vermindern. Der Aufwand für 1849 berechnet sich hiernach wie folgt:

Für 374 Bahnwärter 88 zu 325 fl., 143 zu 300 fl. und 143 zu 275 fl.	110,825 fl.
Montur durchschnittlich 16 fl.	5,984 „
Für Dienstaushülfe	1,500 „
Für Remunerationen und Gratificationen	1,600 „
	<hr/>
Summe	119,909 fl.

Aufwand für Werkzeuge.

§. 44. Anschaffung.

§. 45. Unterhaltung.

Die Ausgabe unter diesen Rubriken wird voraussichtlich für das Jahr 1848 nicht mehr betragen als beiläufig 200 fl. für Anschaffung und beiläufig 500 fl. für Unterhaltung.

Diese Beträge sind auch für 1849 anzunehmen.

§. 46. Aufwand für Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bahnwartstationen.

Zu dem im früheren Budgetentwurfe für 1848 berechneten Betrag von	7,600 fl.
kommt noch die Aversalvergütung an die 21 Bahnwärter der neuen Bahnstrecke für die Monate November und December mit	87 „
	<hr/>

daher Summe für 1848 7,687 fl.

Die letztere Vergütung für das Jahr 1849 wird beiläufig 400 fl. betragen, daher Gesamtbetrag wie im frühern Voranschlag 8000 fl.

Aufwand für den Schienenweg und die Stationen nebst Zubehör.

§§. 47. bis einschließlich 58.

Die Revision des Budgets mit Rücksicht auf die durch die Zeitverhältnisse gebotene äußerste Beschränkung der Ausgaben gestattet für obige Rubriken sehr bedeutende Ermäßigungen. Diese waren übrigens auch bereits größtentheils durch anderweitige Anordnungen, welche noch vor Eintritt der jetzigen Zeitverhältnisse getroffen worden waren, angebahnt und möglich geworden. Insbesondere ist dahin zu rechnen die Einführung der mit dem Beginne dieses Jahres in's Leben gerufenen jährlichen Antragsrelationen, welche obige Paragraphen der Gelbrechnung zu umfassen haben. Die durch dieselbe bezweckte Detaillirung der besondern Arbeiten in jedem einzelnen Bahnmeistersbezirke, die dadurch mögliche Zurückführung und Festsetzung der einzelnen Ausgaben auf ein unter Berücksichtigung der örtlichen und constructiven Verhältnisse der Bahn und Gebäude aus der Erfahrung entnommenes Maas, welches ohne besondere als dringend nachgewiesene Begründung durchaus nicht überschritten werden darf, so wie die dabei thunlich gewordene Abscheidung von Arbeiten, welche ferner nur durch die Bahnwärter, ohne Beigabe von Hilfsarbeitern vollzogen werden müssen, haben sich als von sehr günstiger Wirkung auf eine bedeutende Verringerung der Bahnunterhaltungskosten bewährt und geben somit schon im ersten Jahre ihrer Einführung ein sehr erfreuliches Resultat.

In gleicher Weise haben die unter Hinblick auf die nothwendigen Ersparnisse erlassenen Verordnungen bezüglich der mit Beseitigung der noch verschiebbaren Arbeiten einzuhaltenden Beschränkung aller Ausgaben, auf das für die Sicherheit des Fahrdienstes absolut nothwendige Maas durchaus günstig gewirkt.

Eublich hat zur Erzielung jener günstigen Resultate der Kostenverminderung für die Bahnunterhaltung eine namhaft verschärfte Beaufsichtigung der Bahnwärter ein Wesentliches beigetragen, indem dieselben strengstens dazu angehalten werden, in der Zwischenzeit der Züge, während der Tagespacht auf der Bahn selbst zu arbeiten und bei allen Reparaturen selbst mit Hand anzulegen.

Hiedurch wurde eine bedeutende Reduction in den Kosten für Tagelöhne erzielt, indem den Bahnwärtern nur für solche Arbeiten ferner Hilfsarbeiter beigegeben werden, welche sie entweder allein nicht auszuführen im Stande sind, oder welche durch ihre längere Dauer und größere Ausdehnung nicht durch gegenseitige Aushülfe der benachbarten Bahnwärter vollzogen werden können.

Alle Arbeiten zur Sauberhaltung der Bahn, so wie das Heben kleiner Senkungen, Instandhaltung der Banquette, der Böschungen, der Einfriedigungen, der kleineren Reparaturen der Schwellen, Schienen und Schienenstosbefestigungen sind daher lediglich Sache der Bahnwärter und erfordern künftig keinerlei besondere Kosten, als welche durch die Aufstellung der Bahnwärter selbst veranlaßt sind.

Zugleich darf nicht außer Acht gelassen werden, daß auf vielen Bahnstrecken allmählig ein Beharrungszustand des Fundamentes eingetreten ist, durch welche jetzt schon eine bedeutende Ermäßigung der Kosten für Erhaltung der nöthigen Höhenlage der Bahnstränge möglich geworden ist.

Die aus den vorentwickelten Ursachen für die Bahn- und Gebäudeunterhaltung für 1848 und 1849 sich ergebenden Ermäßigungen stellen sich nun wie folgt heraus:

§. 47. Bahnkörper.

In dem früher aufgestellten Budget waren für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849 vorgesehen:

a. Für Arbeitslöhne	11,852 fl.
b. Für Material	6,000 "
	zusammen . 17,852 fl.

Das wirkliche Bedürfnis stellt sich jedoch auf:

1. Für 1848.

a. Für Arbeitslöhne	8,700 fl.
b. Für Material	6,700 "
	Summe . 15,400 fl.
	daher weniger erforderlich . . 2,452 "

Der bedeutende Bedarf an Material wurde insbesondere durch die bei Erneuerung des südlichen Geleises von Appenweier nach Kehl für die Einkiesung erforderliche, beträchtliche Anschaffung von Kies bedingt.

2. Für 1849.

Es werden für dieses Jahr einschließlich der Kosten für die neu dem Betrieb übergebene Bahnstrecke von Schliengen nach Esringen erforderlich werden:

a. an Arbeitslöhnen	9,000 fl.
b. an Material	6,000 "
	Summe . 15,000 fl.
	daher weniger erforderlich . . 2,852 "

Man hofft, daß der Aufwand für diese Position insbesondere aus dem Grunde, daß den Bahnwärtern für Herstellung und Instandhaltung der Banquette, so wie überhaupt der Bahnoberfläche keinerlei Beihilfe durch Hilfsarbeiter zu Theil wird, für künftige Jahre noch namhaft geringer werden wird.

§. 48. Fundament des Schienengeleises.

Für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849 waren angenommen 54,000 fl. Nach der nunmehrigen Reduction beträgt aber für 1848 der nöthige Aufwand:

a. für Arbeitslöhne nur	38,500 fl.
b. " Material "	2,000 "
	Summe . . 40,500 fl.

mithin 13,500 fl. weniger.

An der bedeutenden Ermäßigung dieser Position ist, abgesehen von den allgemein entwickelten Gründen, insbesondere noch der Umstand Ursache, daß bei Erneuerung des südlichen Geleises von Appenweier nach Kehl für den Unterbau viel geringere Arbeitskosten und Materialanschaffungen nöthig wurden, als vorher angenommen waren.

Ferner haben größere Schottermaterialanschaffungen für die Bahnstrecke von Mannheim bis Bruchsal im Jahr 1847 noch einen beträchtlichen Vorrath für 1848 hinterlassen, so daß auf dieser Strecke kein neues Material, wie solches berechnet war, angeschafft werden mußte.

Verhandlungen der IIen Kammer 1848. 48 Beilagenheft. II. Abth.

Deßgleichen ersparte das von Erbauung des zweiten Geleises von Heidelberg nach Durlach und von Offenburg nach Freiburg in ziemlicher Menge neben den Schwellensträngen hinliegende vorräthige Schottermaterial die Anschaffung von Weiterem, und endlich gelang es auch, theilweise viel billigere Preise, als früher angenommen werden mußten, zu erzielen.

Für 1849.

werden	
a. für Arbeitslöhne, und zwar einschließlich der Unterhaltungskosten für die Betriebsstrecke von Schliengen nach Sfringen erforderlich werden	40,000 fl.
b. für Material	5,000 "
	<hr/>
	Summe . . 45,000 fl.
Somit weniger 9,000 fl.	

§. 49. Schienenunterlage (Schwellenbau).

1. Für 1848.

Der frühere Budgetsatz beträgt	117,054 fl.
Erforderlich werden jedoch nur:	
a. für Arbeitslöhne	9,962 fl.
b. " Material	69,038 "
	<hr/>
	zusammen . . 79,000 fl.

Daher weniger 38,054 fl.

Dieser so erfreuliche Wenigerbedarf hat seinen Grund zum Theil darin, daß vom Abbruch des südlichen Geleises von Appenweier nach Kehl beinahe alle daselbst eingezogenen eichenen Ersatzschwellen noch brauchbar waren und sofort auf der Strecke vom Rencher Wald bis Appenweier wieder zur Verwendung kamen, aus welchem Grunde nicht so viele neue Schwellen (16000 l. F. weniger) eingezogen werden mußten, als angenommen waren. Die Anschaffung des ganzen Bedarfsquantums neuer Schwellen wurde zwar gemacht, allein es wurde hiebei durch die stattgehabten öffentlichen Vergebungen des größeren Theils der erforderlichen Schwellen billigere Preise als angenommen erzielt, so daß diese Anschaffung, einschließlich derjenigen für Dollen, Keile, Schrauben ic., keine höhere Kosten als 69,038 fl. im Ganzen hervorgerufen hat, wodurch somit für Materialanschaffung, nebst dem daß 16,000 l. F. für 1849 erübrigt sind, allein schon 12,462 fl. weniger erfordert worden sind.

In dieser Erübrigung sind aber 6,823 fl. für den Werth des Abfallholzes, welches bei der Aufbereitung von 22,582² Cubikfuß eichener Langschwellen, die in eigener Administration (auf dem Holzplatz in Weingarten) geschnitten wurden, sich ergeben hat, mit inbegriffen, welche Abfälle als vorräthiges Material an das Hauptmagazin abgegeben wurden und deßhalb unter §. 21 in Ausgabe erscheinen.

Weitaus beträchtlicher sind aber die Erübrigungen an den Kosten für Arbeitslöhne, welche insbesondere dadurch sich geringer herausgestellt haben, daß eine besonders tüchtige Beaufsichtigung beim Legen und Aufspassen der Schwellen bei Erneuerung des südlichen Geleises von Appenweier nach Kehl bedeutend niedrigere Preise erzielen ließ, als wie solche unter Zugrundlegung der bisher für das Schwellenlegen erzielten Preise hatten angenommen werden müssen. Sodann wurden die Arbeitslöhne aber auch dadurch namhaft verringert, daß, wie früher bereits gesagt, die Bahnwärter beim Einziehen der Schwellen selbstthätig mithelfen mußten.

2. Für 1849.

Auch in diesem Jahre können bedeutende Ermäßigungen eintreten und zwar werden sich dieselben dadurch, daß ein viel geringeres Quantum Schwellen, als angenommen war, anzuschaffen ist, indem die von 1848 erübrigten 16,000 l. F. Schwellen ein um so viel geringeres Quantum für 1849 gestatten, noch viel bedeutender als für 1848 herausstellen.

Als Erforderniß waren angenommen für 1849 98,554 fl.

Als wirkliches Bedürfniß ist jedoch nunmehr nur anzunehmen:

a. für Material (Schwellen)

84,000 l. F. zu 36 fr. 50,400 fl. "

für Dollen, Keile, Schrauben, Theer u. 1,600 "

52,000 fl.

b. Für Arbeitslöhne 10,000 fl.

Summe . . . 62,000 fl.

Daher weniger 36,554 fl.

§. 50. Schienen und deren Befestigung.

1. Für 1848.

a. Material.

Die Schienen, welche für das südliche Gellise von Appenweier nach Kehl angeschafft wurden, konnten um einen viel geringeren Preis, als angenommen war, erhalten werden, indem die wirklichen Kosten nur 9 fl. 5,47 fr. für den Centner einschließlich der Verbringung an Ort und Stelle ausmachten, während im früheren Budget 9 fl. 30 fr. für den Centner angenommen waren.

Es wurden 579,96 Str. zu den accordirten 15,000 Str. weiter übernommen, da solche, nur mit geringen Mängeln behaftet, mit 20 Prozent Minderwerth überlassen, als eine sehr vortheilhafte Erwerbung erschienen.

Der ganze Kostenaufwand für diese 15579,96 Str. Schienen belief sich auf 141,649 fl.

und mit den weiteren Kosten für Schienenbefestigungsmaterial von 851 "

in Summe . . . 142,500 fl.

b. Arbeitslohn

werden nur erfordert 5,500 fl.

daher im Ganzen . . . 148,000 fl.

welche gegenüber dem Budgetsatz von 159,602 fl. eine Ermäßigung von 11,602 fl. gewähren.

2. Für 1849.

a. Material.

Die für 1848 vorgesehen gewesene Anschaffung von Schienenbefestigungsmaterial wurde nur theilweise ausgeführt und es ist der Rest daher in diesem Jahre anzuschaffen mit einem Betrage von 4,400 fl.

Hierzu die weiter für 1849 vorgesehen gewesene Summe, welche auf 2,500 fl. ermäßigt werden kann 2,500 "

Uebertrag . . . 6,900 fl.

	Uebertrag . . .	6,900 fl.
b. An Arbeitslöhnen		
kann aus den früher erwähnten Gründen, wornach die Bahnwärter selbst beim Einziehen der Ersatzschiener Hand mit anlegen müssen, mit einem viel geringeren Kostenbetrag ausgereicht werden.		
Es werden genügen		6,500 fl.
	in Summe . . .	13,400 fl.
dieser Betrag gegenüber dem früheren Budgetsatz von		14,852 "
	gibt eine Ermäßigung von . . .	1,452 fl.

§. 51. Auslenkungen, Drehscheiben und Schiebpritschen.

Für die beiden Jahre 1848 und 1849 wurden gefordert	2,500 fl.
1. für 1848 werden die wirklichen Kosten jedoch höchstens	1,200 "
betragen und somit erübrigt werden	1,300 fl.
2. Für 1849 dagegen werden für die nothwendig gewordene Verfertigung zweier Drehscheiben auf der Station Dos sammt der gewöhnlichen Unterhaltung der übrigen Drehscheiben, Auslenkungen und Schiebpritschen 500 fl. weiter als der frühere Satz, nämlich 3000 fl., erforderlich werden.	

§. 52. Brücken, Dohlen und Wegübergänge.

Diese Position für beide Jahrgänge mit	10,000 fl.
aufgenommen, stellt sich	
1. für 1848	
nicht höher als auf	4,500 fl.
und gestattet daher eine Ermäßigung von	5,500 fl.
Diese wurde dadurch möglich, daß von der beabsichtigten Erneuerung der hölzernen Träger der Leimbachbrücke bei St. Ilgen durch Anbringung eines Nothjoches statt neuer eiserner Träger von vernietetem Kesselblech vor der Hand noch Umgang genommen werden konnte, dergleichen konnten bei einigen andern hölzernen Brücken die Erneuerung der Holzträger und sonstiger Constructionstheile vorerst noch unterbleiben.	
2. Für 1849	
kann unter gleicher Berücksichtigung nur des durchaus Nothwendigen die wirkliche Forderung auf nur	6,000 fl.
gestellt werden und sonach eine Ermäßigung von	4,000 "
stattfinden.	

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

Für 1848.	
Der Aufwand für diese Position mit	3,000 fl.
muß für dieses Jahr um	500 "
höher gegriffen werden, es werden nämlich erfordert	3,500 fl.

Dies ommt daher, daß in Folge des strengen Winters von 1847/18 sehr viele der noch nicht gehörig erstarrten jungen Einfriedigungspflanzen zu Grunde giengen und ersetzt werden mußten, wodurch ein größerer Aufwand an Tagelöhnen hervorgerufen ward.

Ferner machte die durch den Umbau des südlichen Geleises von Appenweier nach Kehl größtentheils nothwendig gewordene Erneuerung des südlichen trockenen Haages eine etwas größere Ausgabe, als vorgesehen war, nothwendig.

2. Für 1849.

Die aufgenommene Position mit 3,000 fl.
wird unter Berücksichtigung, daß die trockene Einfriedigung an vielen Stellen erneuert und der Verputz an mehreren Umfangemauern von Bahnhöfen neu hergestellt werden muß, auf 2,600 „
vermindert werden können, daher weniger 1,000 fl.

§. 54. Bahnhöfanlagen (Wege, Einsteig- und Verladeplätze, Entleerungsgruben, Abzugskanäle u.).

Das Budget für beide Jahre 1848 und 1849 beansprucht für diese Position einen Aufwand von . 1,200 fl.
Die Verwendung

für 1848

wird jedoch nur eine Summe von 700 fl.
erfordern, da mehrere bedeutendere Reparaturarbeiten noch verschoben werden konnten und somit eine Ermäßigung von 500 fl.
gewähren.

Für 1849

müssen jedoch wenigstens 1,000 fl.
angenommen werden, wornach sich somit nur eine Ermäßigung von 200 „
ergibt.

§. 55. Stationsgebäude und dazu gehörige Bauanlagen.

Für 1848.

Sind beantragt 6,000 fl.

Wirkliches Erforderniß 4,100 „

daher Ermäßigung 1 . . . 1,900 fl.

Für 1849

waren ebenfalls beantragt 6,000 fl.

Wegen der vielfachen und schon sehr bedeutenden Reparaturen der Blechner-, Schieferdecker- und Anstreicherarbeiten, so wie der Ziegeldächer, insbesondere auch der Wasserabzugskanäle, der Kehldächer in den Stationen Carlruhe, Dos, Appenweier und Offenburg, wovon zwar mehrere in diesem Jahre noch verschoben werden konnten, im Jahr 1849 ohne erheblichen Nachtheil aber nicht mehr verschoben werden dürfen, kann hiefür keine Ermäßigung statuiren und es muß der obige Ansat beibehalten werden.

§. 56. Bahnwartshäuser nebst Zubehör.

Die beantragten Kosten mit 2,500 fl.
für jedes der beiden Jahre 1848 und 1849 werden:

1. für 1848

durch die zu verausgabende Summe von 1,900 „
nicht erreicht und es bleiben übrig 600 fl.

Diese Grubrigung rührt von Unterlassung mehrfacher Anstreicherarbeiten her, welche dieses Jahr noch belassen werden konnten.

Dieselben müssen nun aber jedenfalls im Jahr 1849 zur Ausführung kommen und es kann daher an dieser Position nichts erübrigt werden.

Es sind somit

2. für 1849

die beantragten 2,500 fl.
beizubehalten.

§. 57. Wasserleitungen und Speisungseinrichtungen.

1. Für 1848.

Die vorgesehene Position mit 300 fl.
wird in diesem Jahre übergrißen, indem dieselbe beträgt 800 „

daher Mehrbedarf 500 fl.

Diese Mehrkosten haben ihren Grund darin, daß der Pumpenschacht des Heidelberger Werkstättegebäudes in seinem Fundament unterwaschen war und theilweise einstürzte, so daß derselbe mit großer Lebensgefahr für die Arbeiter vertieft und neu unternommen werden mußte.

Ein ähnlicher Fall steht

2. für 1849

in Offenburg bevor, wofür die Kosten ebenfalls nicht unbeträchtlich sein werden, und nebst denjenigen für mehrfach nothwendig erscheinende Verbesserungen und theilweise Verlängerungen der Wasserleitungen einen Aufwand von 1,200 fl. erfordern, somit um 900 „
mehr als die betreffende frühere Budgetposition.

§. 58.

Die beantragte Position von 1,500 fl.
ist wegen der schon sehr bedeutenden Auslagen für's Schneehinwegräumen in diesem Jahre, so wie wegen der in Folge der Zeitereignisse nothwendig gewordenen außerordentlichen Bewachung der Bahn für 1848 und 1849 auf 3,600 fl. zu erhöhen, wornach sich somit ein Mehrbedarf von 2,100 fl. für jedes der beiden Jahre herausstellt.

Carlsruhe, im December 1848.

Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen.

v. Mollenbec.

Effectiv-Stat am 1. December 1848.

6 Post- und Eisenbahnamtsvorstände:	1 zu 1,100 fl.	= 1,100 fl.	
	2 zu 900 "	= 1,800 "	
	1 zu 850 "	= 850 "	
	2 zu 700 "	= 1,400 "	
			<u>5,150 fl.</u>
1 Eisenbahnamtsvorstand zu 1,400 fl.		= 1,400 fl.	
1 Vorstand der Hauptwerkstätte und des Hauptmagazins		1,000 "	
			<u>2,400 "</u>
			zusammen . 7,550 fl.
4 Bahningenieure: 1 zu 1,200 fl.		= 1,200 fl.	
	2 zu 1,000 "	= 2,000 "	
	1 zu 800 "	= 800 "	
			<u>4,000 "</u>
5 Cassiere: 1 zu 1,300 fl.		= 1,300 fl.	
	2 zu 1,100 "	= 2,200 "	
	2 zu 1,000 "	= 2,000 "	
			<u>5,500 "</u>
2 Eisenbahnerpeditoren: 1 zu 700 fl.		= 700 fl.	
	1 zu 400 "	= 400 "	
			<u>1,100 "</u>
			Summe . 18,150 fl

Offizial-Dienst am 11. Dezember 1818.

1	1 in 1,100 R.	1,100 R.
2	2 in 800 "	1,600 "
3	3 in 700 "	2,100 "
4	4 in 600 "	2,400 "
5	5 in 500 "	2,500 "
6	6 in 400 "	2,400 "
7	7 in 300 "	2,100 "
8	8 in 200 "	1,600 "
9	9 in 100 "	900 "
10	10 in 100 "	1,000 "
11	11 in 100 "	1,100 "
12	12 in 100 "	1,200 "
13	13 in 100 "	1,300 "
14	14 in 100 "	1,400 "
15	15 in 100 "	1,500 "
16	16 in 100 "	1,600 "
17	17 in 100 "	1,700 "
18	18 in 100 "	1,800 "
19	19 in 100 "	1,900 "
20	20 in 100 "	2,000 "
21	21 in 100 "	2,100 "
22	22 in 100 "	2,200 "
23	23 in 100 "	2,300 "
24	24 in 100 "	2,400 "
25	25 in 100 "	2,500 "
26	26 in 100 "	2,600 "
27	27 in 100 "	2,700 "
28	28 in 100 "	2,800 "
29	29 in 100 "	2,900 "
30	30 in 100 "	3,000 "
31	31 in 100 "	3,100 "
32	32 in 100 "	3,200 "
33	33 in 100 "	3,300 "
34	34 in 100 "	3,400 "
35	35 in 100 "	3,500 "
36	36 in 100 "	3,600 "
37	37 in 100 "	3,700 "
38	38 in 100 "	3,800 "
39	39 in 100 "	3,900 "
40	40 in 100 "	4,000 "
41	41 in 100 "	4,100 "
42	42 in 100 "	4,200 "
43	43 in 100 "	4,300 "
44	44 in 100 "	4,400 "
45	45 in 100 "	4,500 "
46	46 in 100 "	4,600 "
47	47 in 100 "	4,700 "
48	48 in 100 "	4,800 "
49	49 in 100 "	4,900 "
50	50 in 100 "	5,000 "
51	51 in 100 "	5,100 "
52	52 in 100 "	5,200 "
53	53 in 100 "	5,300 "
54	54 in 100 "	5,400 "
55	55 in 100 "	5,500 "
56	56 in 100 "	5,600 "
57	57 in 100 "	5,700 "
58	58 in 100 "	5,800 "
59	59 in 100 "	5,900 "
60	60 in 100 "	6,000 "
61	61 in 100 "	6,100 "
62	62 in 100 "	6,200 "
63	63 in 100 "	6,300 "
64	64 in 100 "	6,400 "
65	65 in 100 "	6,500 "
66	66 in 100 "	6,600 "
67	67 in 100 "	6,700 "
68	68 in 100 "	6,800 "
69	69 in 100 "	6,900 "
70	70 in 100 "	7,000 "
71	71 in 100 "	7,100 "
72	72 in 100 "	7,200 "
73	73 in 100 "	7,300 "
74	74 in 100 "	7,400 "
75	75 in 100 "	7,500 "
76	76 in 100 "	7,600 "
77	77 in 100 "	7,700 "
78	78 in 100 "	7,800 "
79	79 in 100 "	7,900 "
80	80 in 100 "	8,000 "
81	81 in 100 "	8,100 "
82	82 in 100 "	8,200 "
83	83 in 100 "	8,300 "
84	84 in 100 "	8,400 "
85	85 in 100 "	8,500 "
86	86 in 100 "	8,600 "
87	87 in 100 "	8,700 "
88	88 in 100 "	8,800 "
89	89 in 100 "	8,900 "
90	90 in 100 "	9,000 "
91	91 in 100 "	9,100 "
92	92 in 100 "	9,200 "
93	93 in 100 "	9,300 "
94	94 in 100 "	9,400 "
95	95 in 100 "	9,500 "
96	96 in 100 "	9,600 "
97	97 in 100 "	9,700 "
98	98 in 100 "	9,800 "
99	99 in 100 "	9,900 "
100	100 in 100 "	10,000 "

II. B. Zweites berichtigtes Budget

über

den Aufwand für das Eisenbahnbetriebs-Material für 1848 und 1849.

Aufgestellt im Dezember 1848.

Bezeichnung der Gegenstände.	1848.	1849.	Summe.
	fl.	fl.	fl.
I. Transportmaterial.			
1. Dampfwagen	54,000	5,000	59,000
2. Transportwagen	116,500	28,500	145,000
3. Ausrüstungsgegenstände	2,800	200	3,000
Summe I.	173,300	33,700	207,000
II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe.			
1. Bureau und Wartsäle	3,000	1,000	4,000
2. Magazine und Bahnhöfe	9,000	3,000	12,000
3. Werkstätten	1,250	1,250	2,500
Summe II.	13,250	5,250	18,500
III. Ausrüstung der Geschirrdépôts und Bahnwartstationen			
Summe I.	173,300	33,700	207,000
Summe II.	13,250	5,250	18,500
Haupt-Summe	187,550	39,950	227,500

Verhandlungen der 2ten Kammer 1848. 43 Beilageheft. II. Abt.

Begründung.

Bei der Unterstellung, daß in Anbetracht der gegenwärtigen Finanzlage durchaus keine Ausgabe, welche nicht auf das Dringendste geboten ist, in das vorliegende Budget aufgenommen werden soll, berechnet sich dasselbe wie folgt:

I. Transportmaterial.

1. Dampfswagen.

Im laufenden Jahr sind bereits verwendet zur Bezahlung des Restes vom Affordpreise früher gelieferter Locomotive, für Reservestücke und zur ersten Abschlagszahlung für eine von Hartmann und Compagnie in Heidelberg übernommene Locomotive 45,728 fl. 40 fr.

Zur Verbesserung dieser Maschine und zur endlichen Abrechnung mit dem genannten Fabrikanten, so wie zur Anschaffung einiger Reservestücke werden weiter erforderlich sein 13,271 „ 20 „

Summe 59,000 fl. — fr.

Davon sind 54,000 fl. für das Jahr 1848 und der Rest mit 5,000 fl. für 1849 zu rechnen.

2. Transportwagen.

Im Laufe des Jahres sind bereits zur Bezahlung der auf die früheren Bewilligungen gemachten Bestellungen verwendet worden 158,544 fl. 8 fr.

In dieser Summe ist auch die Bezahlung eines Theils von Lieferungspreisen für 8 sechsrädrige bedeckte Stehwagen zu 2,235 fl. für das Stück, welche im Anfange dieses Jahres bestellt worden sind, im Betrage von 8,434 fl. 15 fr. enthalten.

Zur Bezahlung des Restes vom Lieferungspreise dieser Stehwagen und von 3 Güterwagen, so wie zur Anbringung von Sicherheitsketten an sämtlichen Personenwagen sind noch erforderlich 22,455 „ 52 „

Uebertrag 181,000 „ — „

	Uebertrag	181,000 fl. — fr.
Ferner für die Bedeckung der älteren Stehwagen, welche noch nicht mit einem Dache versehen sind, so wie für die Anbringung von Seitenvorhängen an sämtlichen Stehwagen		9,000 " — "
	Summe	190,000 fl. — fr.

wovon jedoch die vom Postetat zu ersetzenden 45,000 fl. für Briefpostwagen in Abzug kommen. Es bleiben somit 145,000 fl.

Hievon sind für das Jahr 1848	116,500 fl.
und " " " 1849	28,500 " zu rechnen.

3. Ausrüstungsgegenstände.

Hiefür werden bis zum Schluß des Jahres 1848 erforderlich sein	2,800 fl.
Für 1849 sind zur Ausrüstung der oben erwähnten Locomotive zu rechnen	200 "

II. Einrichtung der Stationen und Bahnhöfe.

1. Bureau und Wartsäle.

Die Verwendung hiefür beträgt bereits	2,975 fl. 38 fr.
Da es unter den dormaligen Verhältnissen als Pflicht erscheinen muß, sich insbesondere auf der neu eröffneten Bahnstrecke mit den nothdürftigsten provisorischen Einrichtungen zu behelfen, so werden hiezu nur	1,024 " 22 "
noch in Rechnung gebracht.	
	zusammen 4,000 fl. — fr.
Davon sind für 1848	3,000 fl.
und " 1849	1,000 " zu rechnen.

2. Magazine und Bahnhöfe.

Im Laufe des Jahres sind bereits verwendet worden	8,715 fl. 24 fr.
Unter der gleichen Voraussetzung, wie oben, werden zu den unentbehrlichsten weiteren Einrichtungen hier noch	3,284 " 36 "
aufgenommen.	
	Summe 12,000 fl. — fr.
Davon sind für 1848 zu rechnen	9,000 fl.
und " 1849 der Rest mit	3,000 "

3. Werkstätten.

Im Laufe des Jahres sind bereits verwendet	1,220 fl. 15 fr.
Bei möglicher Einschränkung kann mit der in das berichtigte Budget vom April dieses Jahres aufgenommenen Summe von 2,500 fl. ausgereicht werden, demnach sind noch erforderlich	1,279 " 45 "
	zusammen 2,500 fl. — fr.

Hievon sind zu rechnen für 1848 1,250 fl.
 und „ 1849 1,250 „

III. Ausrüstung der Geschirredepots und Bahnwartstationen.

Im Laufe des Jahres sind bereits verwendet worden 851 fl. 41 fr.
 und werden ferner noch erforderlich sein beiläufig 1,148 „ 19 „

 2,000 fl. — fr.

Hievon kommen auf das Jahr 1848: 1,000 fl., ebenso für 1849: 1,000 fl.

Carlsruhe, im Dezember 1848.

Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen.

v. Mollenber.

