

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 48. Sitzung (01.05.1860)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Beilage zum Protokoll der 48. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 1. Mai 1860.

Bericht der Budgetkommission

über

das Budget des Eisenbahnbaues für 1860 und 1861 in Verbindung mit der Nachweisung über die Verwendung in den Jahren 1858 und 1859.

Erstattet

von dem Abgeordneten **Heinze**.

Ihr Berichterstatter vom vorigen Landtage hat in seinem in der Sitzung vom 24. März 1858 erstatteten Berichte Ihrem gegenwärtigen vorbehalten, sich von der Uebereinstimmung der Verwendungen für das Jahr 1856 und 1857, wie sie in den von der Großherzoglichen Regierung vorgelegten, rechnungsmäßigen Nachweisungen angegeben sind, mit den geprüften Hauptrechnungen zu überzeugen.

Für 1856 ist jedoch eine andere Hauptrechnung, als sie dem vorigen Landtage vorlag, nicht übergeben worden und auch die 1857r Hauptrechnung, welche, mit der Bestätigung der Großherzoglichen Oberrechnungskammer versehen, jetzt mitgetheilt wurde, in keiner andern Form aufgestellt, als sie Ihr früherer Berichterstatter geschildert hat.

Man war daher nicht im Stande, eine andere Vergleichung vorzunehmen, als wie sie wegen der 1856r Verwendung ohne Zweifel schon geschah und hat sich darauf beschränken müssen, die Rechnungsnachweisung für 1857 auch nur summarisch mit der geprüften Hauptrechnung in Vergleichung zu ziehen.

Dabei hat man sich überzeugt, daß die rechnungsmäßige Verwendung für 1857 für

Lit. I. Eisenbahnverwaltung.

A. Badische Staatsbahnen

zusammen in Ausgaben	368,702 fl. 56 fr.
in Einnahmen	29,393 „ 42 „

B. Main-Neckar-Eisenbahn

in Ausgaben	215 fl. 5 fr.
in Einnahmen	4 „ 5 „

Tit. II. Eisenbahnbetriebsverwaltung

in Ausgaben	288,342 fl. 21 fr.
in Einnahmen	1,017 " 33 "

bestehen, und mit den in der Regierungsvorlage für den vorigen Landtag Seite 6 und 7 dafür angegebenen Beträgen übereinstimmen.

Da eine anders gestaltete Hauptrechnung für die Periode 1856 und 1857 nachträglich verlangt werden müßte, um die Vergleichung nach den einzelnen Budgetpositionen vornehmen zu können und dies auf dem gegenwärtigen Landtage kaum mehr geschehen kann, so wird man sich im Hinblick auf die summarische Richtigkeit mit obiger Nachweisung für das Vergangene begnügen dürfen.

Für die Jahre 1858 und 1859 ist von Großherzoglicher Regierung eine Verwendungsnachweisung mit dem neuen Eisenbahnbaubudget übergeben worden, welche den in obigen Jahren gemachten Aufwand sowohl mit den bewilligten Budgetsätzen der einzelnen Bahnbauten, als auch mit den Gesamtvoranschlägen beziehungsweise mit den Restbedürfnissen dieser Bauten bis zu ihrer Vollendung vergleicht.

Für 1858 wurde eine von Großherzoglicher Oberrechnungskammer anerkannte Hauptrechnung mitgetheilt, nach welcher der Aufwand für dieses Jahr auch im Einzelnen geprüft werden kann.

Damit wäre nun den von Ihrem früheren Berichterstatter gestellten Wünschen entsprochen.

Ihr jegiger hat ebenfalls einen solchen auszusprechen.

Es möge in Zukunft, wenn eine Bahn ihre Vollendung erreicht, der wirkliche Aufwand, den sie von Anfang an veranlaßt hat, in denselben einzelnen Abtheilungen nachgewiesen werden, in welchen der Voranschlag in besondern Beilagen des Budgets dargestellt wird, es mögen ferner die einzelnen Verwendungssummen der Bauparagraphen mit den genehmigten Voranschlägen in Vergleichung gebracht und zu den Abweichungen, die sich hiebei zeigen, Erläuterungen gegeben werden.

Erst hierdurch glaubt man sich volle Ueberzeugung darüber verschaffen zu können ob und wie der Vollzug mit den Bewilligungen in Uebereinstimmung ist.

Für 1859 kann eine geprüfte Hauptrechnung erst dem künftigen Landtage vorgelegt werden.

Verwendungen für dieses Jahr werden daher auch nur — vorbehaltlich späterer Vergleichung — als richtig angenommen.

Tit. I. Eisenbahnbauverwaltung.

A. Badische Staatseisenbahnen.

Durch das Budget für 1858 und 1859 wurde genehmigt:

	Für die Budgetperiode	Als Voranschlag zur
		gänzlichen Ausführung.
Abzüglich der Einnahmen von 173,816 fl. oder 188,916 fl.	11,477,556 fl. — fr.	17,154,326 fl. — fr.
Davon kamen zur Verwendung nach Abrechnung der Einnahme		
von 107,538 fl. 15 fr.	3,937,095 " 25 "	3,937,095 " 25 "
Bon dem bewilligten Kredit blieb demnach unbenützt	7,540,460 fl. 35 fr.	

Uebertrag	7,540,460 fl. 35 fr.	
und nach dem Gesamtvoranschlage unvollzogen		13,217,230 fl. 35 fr.
Es werden als Restbedürfnis in das Budget 1860 und 1861 übertragen		13,353,118 „ 58 „
Somit stellt sich als Mehraufwand eine Summe von		135,888 fl. 23 fr.

heraus, welche in den Erläuterungen zu §. 1., 2. und 8^{1/2}. ihre Erklärung findet.

§. 1. Eisenbahn von Mannheim bis Haltingen.

Budgetsatz als Rest von vorhergehender Periode	1,449 fl. — fr.
Verwendung	6,120 „ 30 „
	Mehraufwand 4,671 fl. 30 fr.

bringt man damit die Summe von 4,975 „ 50 „
in Vergleich, welche, nach von der Regierung gegebener Erklärung, in Folge der Endabrechnung mit den bei der Main-Neckareisenbahn beteiligten Staaten, Hessen und Frankfurt an die Baukasse der Main-Neckareisenbahn ersetzt wurden, und unter §. 11^{1/2}. wieder in Ausgabe erscheinen, so ergibt sich, daß für die vorgesehenen Bedürfnisse 304 fl. 30 fr. weniger als bewilligt war ausgegeben worden sind.

Diese Bahn ist nun als gänzlich vollendet zu betrachten, und wird, da sie nur noch Einnahmen und Ausgaben von und für entbehrliche Grundstücke unter den gemeinschaftlich dafür bestehenden Posten 10. und 9. so wie unbedeutende Nachträge nachweisen wird, als selbstständiger Budgetsatz nicht mehr vorkommen.

§. 2. Mannheimer Hafenbahn.

Budgetsatz	3,384 fl. — fr.
Verwendung	3,010 „ 49 „
Erübrigung	373 fl. 11 fr.

Die genehmigten Ausführungen sind vollzogen.

§. 3 Eisenbahn von Haltingen nach Basel und Waldshut.

Budgetsatz	794,774 fl. — fr.
Verwendung	175,696 „ 17 „
Rest	619,077 fl. 43 fr.

Die Bauten, wofür die Budgetsumme bestimmt war, sind noch nicht vollendet, und der Rest wird in das neue Budget übertragen.

Ueber die Mehrforderung, welche in Anspruch genommen wird, wird man sich beim Budget für 1860 und 1861 §. 1. aussprechen.

§. 4. Eisenbahn von Waldshut nach Schaffhausen und Konstanz.

Budgetsatz	6,000,000 fl. — fr.
Verwendung	260,617 „ 22 „
Rest	5,739,382 fl. 38 fr.

Uebertrag	5,739,382 fl. 38 fr.
bei dem Budget für 1858 und 1859 waren einer spätern Periode vorbehalten	2,062,800 " — "
	<hr/>
	7,802,182 fl. 38 fr.

welche Summe sich zur Uebertragung in das neue Budget ergibt.

Bezüglich der Aenderung der früher durch das Wangenthal bestimmten Zugrichtung und der theilweise wegen dieser Aenderung von der Großherzoglichen Regierung gestellten Mehrforderung wird Ihre Kommission bei Besprechung des Budgets für 1860 und 1861 §. 2. sich aussprechen.

§. 5. Verlegung des Kehler Bahnhofes.

Budgetsatz	800,000 fl. — fr.
Verwendung	547,251 " 21 "
	<hr/>
Rest	252,748 fl. 39 fr.
In spätere Perioden waren verwiesen	221,250 " — "
	<hr/>
	473,998 fl. 39 fr.

welche in das neue Budget übergehen.

Auch bei dieser Position ist die zu übertragende Summe unzureichend und wird in dem neuen Budget eine weitere Anforderung gemacht.

§. 6. Eisenbahnbrücke bei Kehl über den Rhein (badischer Antheil).

Von dem ganzen Voranschlag von 1,100,000 fl. wurden für die bei der Brücke auszuführenden Befestigungsarbeiten 300,000 fl. ausgeschieden und einer besonderen Militärkommission zur Verwendung überwiesen, es wird über diese unter §. 10 $\frac{1}{2}$. der Rechnungsnachweisung Rechenschaft gegeben.

Es bleiben daher für diesen Paragraphen vom Gesamtvoranschlag	800,000 fl. — fr.
Zur Verwendung kamen	4,405 " 50 "
	<hr/>
zum Uebertrag in das neue Budget. Rest	795,594 fl. 10 fr.

Für dieses Werk steht ebenfalls ein höheres Bedürfnis in Aussicht.

§. 7. Eisenbahn von Waldshut nach Turgi (badischer Antheil).

Budgetsatz und Gesamtvoranschlag	554,500 fl. — fr.
hieran verwendet	401,881 " 58 "
	<hr/>
bleibt	152,618 fl. 2 fr.

welche als Restbedürfnis in das neue Budget übergehen.

Die Erläuterungen Großherzoglicher Regierung zu §. 7. stellen in Aussicht, daß obige Restsumme nicht nur zur Vollenbung dieser Bahnstrecke ausreicht, sondern daß sogar noch eine Ersparnis erzielt werde.

§. 8. Eisenbahn von Durlach nach Pforzheim und Mühlacker.

Der Budgetsatz betrug	2,500,000 fl. — fr.
davon kamen zur Verwendung	2,338,956 " 59 "
	<hr/>
Rest	161,043 fl. 1 fr.

Uebertrag . . .	161,043 fl. 1 fr.
hiez u die für spätere Perioden vorbehaltenen . . .	2,917,820 " — "
zusammen . . .	3,078,863 fl. 1 fr.

welche als Restbedürfniß übertragen werden.

§. 8^{1/2}. Odenwaldbahn.

Für diese Bahn war eine bestimmte Bewilligung nicht gegeben, verwendet wurden aber . . .	131,590 fl. 4 fr.
und unter § 9. als Vorbereitungs- und Verwaltungskosten	17,258 " 38 "
zusammen	148,848 fl. 42 fr.

Da für die Herstellung der Bahnstrecke bis Mosbach auf Staatskosten die Genehmigung erteilt wurde, so ist dieser vorsorglich gemachte Aufwand gerechtfertigt.

§. 9. Lasten, Vorbereitungs- und Verwaltungskosten.

Hiefür enthielt das Budget für 1858 und 1859	297,265 fl. — fr.
verwendet wurden	169,355 " 50 "
späteren Perioden waren vorbehalten	127,909 fl. 10 fr.
zusammen	90,000 " — "
zusammen	217,909 fl. 10 fr.

welche in das Budget für 1860 und 1861 übertragen sind.

Unter oben angegebener Verwendung sind jedoch enthalten 17,258 fl. 38 fr.

für Vorarbeiten und Verwaltungskosten der Odenwälder Bahn und	220 " 10 "
--	------------

für Vorarbeiten der Kinzigthalbahn

zusammen	17,478 " 48 "
--------------------	---------------

für welche eine Bewilligung nicht gegeben war.

Den Bahnbauten, für welche sie bestimmt waren, wird dadurch Vergütung verschafft, daß das Gesamtbedürfniß der Odenwaldbahn ohne Abrechnung der Verwendung als neue Anforderung in das Budget für 1860 und 1861 eingetragen ist.

§. 10. Einnahmen von sämtlichen Eisenbahnen.

Der Budgetsatz für 1858 und 1859 betrug	173,816 fl. — fr.
davon sind zur Rechnung gekommen in den Jahren 1858 und 1859	107,538 " 15 "
die restlichen	66,277 fl. 45 fr.
mit den einer späteren Periode vorbehaltenen	15,100 " — "
gehen als Bewilligungsrest mit	81,377 fl. 45 fr.
in die neue Budgetperiode über.	

§. 10½. Befestigungsarbeiten bei der Eisenbahnbrücke bei Rehl.

Wie bei §. 6. schon bemerkt wurde, beträgt der Budgetsatz für genannte Arbeit	300,000 fl. — fr.
Es kamen davon für Vorbereitungen in Ausgabe	5,746 „ 40 „
der Rest von	294,253 fl. 20 fr.

geht in's neue Budget über.

B. Main-Neckar-Eisenbahn.

§. 11. Grunderwerb und sonstiger Vollendungsaufwand.

Die Bewilligung bestand in	6,700 fl. — fr.
und war bestimmt:	
a. Die Lehensberechtigten der Neckarhäuser Neckarüberfahrt für die Schmälerung ihres Einkommens zu entschädigen und	
b. bei der Abrechnung mit den beteiligten Regierungen zur Ausgleichung zu dienen.	
Für den unter a. bezeichneten Zweck wurden aber	9,739 fl. 41 fr.
Für b. und sonstige kleine Bedürfnisse	1,619 „ 17 „
zusammen	11,358 fl. 58 fr.
verausgab, demnach mehr	4,658 fl. 58 fr.
Diesem Mehraufwand steht eine nicht vorgesehene Einnahme, welche sich bei vorbemerkter Abrechnung ergeben hat, gegenüber mit	5,802 „ 40 „
Es zeigt sich somit im Ganzen eine Erübrigung von	1,143 „ 42 „
welche nicht weiter in Anspruch genommen wird.	

Tit. II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

Für diese war im Ganzen in das Budget für 1858 und 1859 aufgenommen:

	für die Budget- periode.	Gesamtvor- anschlag.
Kreditrest für die Jahre 1856 und 1857	196,345 fl.	
Von der neuen Anforderung	421,124 „	
	617,469 fl. — fr.	2,772,489 fl. — fr.
Von dieser Bewilligung kamen abzüglich der Einnahmen von 22 fl. 58 fr. zur Verwendung	469,87 „ 1 „	469,887 „ 1 „
Es bleiben demnach übrig	147,581 fl. 59 fr.	2,302,601 fl. 59 fr.
Als Uebertrag in das Budget für 1860 und 1861 enthält die Nachweisung aber eine Summe von		2,294,068 „ 18 „
Es werden demnach weniger beansprucht		8,533 fl. 41 fr.

Verhandlungen der 2. Kammer 1859. 58 Beilagenheft.

§. 12. Definitive Hochbauten und Herstellungen.

Auf die Bewilligung von	69,987 fl. — fr.
wurden verwendet	57,950 „ 40 „
	weniger
	12,036 fl. 20 fr.
Als Uebertrag in das neue Budget erscheinen aber nur in der Nachweisung	11,826 „ 4 „
Es wurden somit erspart	210 fl. 16 fr.

§. 13. Aufnahme und Kartirung der Stationsanlagen.

An den dafür bestimmten	3,000 fl. — fr.
wurden ausgegeben	2,498 „ 23 „
und die restlichen	501 fl. 37 fr.

werden zur Vollendung der Arbeiten übertragen.

§. 14. Transportmaterial für die Bahn von Mannheim nach Waldshut.

Budget-Summe	481,662 fl. — fr.
Von dieser wurden verwendet	350,340 „ 38 „
und von den restlichen	131,321 fl. 22 fr.
wurden nur noch	123,539 „ 53 „
zu weiter nöthigen Anschaffungen beansprucht. Es ergibt sich daher eine Ersparniß von	7,781 fl. 29 fr.

§. 15. Transportmaterial für die Bahn von Waldshut nach Konstanz.

§. 16. Transportmaterial für die Bahn von Durlach nach Mühlacker.

Die für beide Paragraphen genehmigte Voranschlagssumme von	1,404,000 fl.
und	618,000 fl.

sind, da keine Verwendung stattfand, im vollen Betrage aufrecht zu halten.

§. 17. Ausrüstungsgegenstände für die Bahn von Basel bis Waldshut.

Budgetsatz	3,200 fl. — fr.
Verwendung	1,716 „ 7 „
Rest	1,483 fl. 53 fr.

wird übertragen.

§. 18. Ausrüstungsgegenstände für die Bahn von Waldshut nach Konstanz.

Die vorgesehene gesammte Voranschlagssumme von 105,480 fl.
wird, da eine Ausgabe davon nicht gemacht wurde, in das neue Budget aufgenommen.

§. 19. Ausrüstungsgegenstände für die Bahn von Durlach nach Mühlacker.

Obgleich im Budget für die Jahre 1858 und 1859 eine Ausgabe nicht in Aussicht gestellt war, so wurde

doch wegen früherer Betriebseröffnung auf der Bahnabtheilung zwischen Durlach und Bilsferdingen im Jahr 1859 aufgewendet	3,431 fl. 31 fr.
Diese an dem Gesamtvoranschlag von	27,540 " — "
in Abzug gebracht, ergibt einen zu übertragenden Rest von	24,108 fl. 29 fr.

§. 20. Herstellung von Telegraphenanlagen.

An dem Kredite von	57,620 fl. — fr.
kamen zur Verwendung	52,491 " 38 "
und der Rest von	5,128 fl. 22 fr.

folll aufrecht erhalten werden.

§. 21. Staats Telegraph der Main-Neckarlinie.

Mit einer Summe von	1,481 fl. 2 fr.
wurde die vorgesehene Arbeit hergestellt; an der Bewilligung von	2,000 " — "
daher erspart	518 fl. 58 fr.

§. 21½. Einnahme.

Im Budget war keine Einnahme in Aussicht gestellt, es ergab sich aber doch der kleine Betrag von 22 fl. 58 fr. Nach dieser speziellen Ausführung stellt Ihre Kommission den Antrag:

Lit. I. A. Badische Staatsbahn.

Die Verwendung in den Jahren 1858 und 1859 mit 4,038,887 fl. und 5,746 fl. 40 fr. =	4,044,633 fl. 40 fr.
Die Einnahme mit	107,538 " 15 "
Das Restbedürfnis auf 1. Januar 1860 mit	13,434,496 fl. 43 fr.
abzüglich der Einnahmen von	81,377 " 45 "
	13,353,118 " 58 "

B. Main-Neckarbahn.

Die Verwendung in den Jahren 1858 und 1859 von	11,358 fl. 58 fr.
Die Einnahmen von	5,802 " 40 "

Lit. II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

Die Verwendungen in den Jahren 1858 und 1859 von	469,909 fl. 59 fr.
Die Einnahmen von	22 " 58 "
und das Restbedürfnis mit	2,294,068 " 18 "

sür gerechtfertigt zu erklären, jedoch unter dem im Eingange gestellten Vorbehalt, daß Ihre zukünftige Kommission die Verwendung für das Jahr 1859 mit der dann geprüften Hauptrechnung noch in Vergleichung zieht.

Das

Budget für den Eisenbahnbau der Jahre 1860 und 1861,

zu dessen näherer Prüfung wir nun übergehen, umfaßt die sehr beträchtliche Summe von . . . 18,885,241 fl., welche in obigen Jahren zur Verwendung kommen sollen; überdies enthält es noch Anträge für Bauten, deren Ausführung erst in der, obiger Periode unmittelbar folgenden Zeit für möglich gehalten wird und angeschlagen sind zu . . . 11,767,401 „

Zum Vollzuge bedarf es daher einer Gesamt-Summe von . . . 30,652,642 fl.
Davon sind aus der vergangenen Budgetperiode 1858 und 1859 als Bewilligungsrest übertragen . . . 15,647,187 „
und neu werden gefordert . . . 15,005,455 „

Von letzteren neuen Anforderungen fallen auf Bahnbauten, zu denen im Allgemeinen schon im früheren Budget die Genehmigung erteilt war . . . 4,017,985 „
und auf solche, für welche dieselbe neu beantragt wird . . . 10,987,470 „
Hiezu gehören: die Odenwaldbahn bis Rossbach in Verbindung mit einer Eisenbahnbrücke bei Mannheim, der Hochwasserdurchlaß bei Durlach, die Gaseinrichtungen auf den bedeutenden Bahnhöfen, die Anschaffungen und Einrichtungen für den Betrieb der neuen Bahnen im Odenwald und im Wiesenthal, die Herstellung eines zweiten Geleises ic. auf der Main-Neckar-Eisenbahn.

Zur Aufbringung dieser beträchtlichen Mittel wird die Staatskasse, da ihre Einnahmsüberschüsse dazu unmöglich zureichen können, ihren Kredit benützen müssen, um durch Anlehen von bedeutendem Umfange den Anforderungen zu entsprechen.

Es wäre aber zu erwägen, ob alle vorgeschlagenen Bauten in so schnelle Ausführung gebracht werden sollen und können, und ob es nicht rathsam wäre, die Ausführung zum Theil wenigstens einem späteren Zeitraume zuzuweisen.

Die erste Frage anbelangend verweisen wir bezüglich der Bahn von Waldshut bis Konstanz auf die Ausführung bei S. 2.; bezüglich der übrigen Positionen aber kann Ihre Kommission theils mit Rücksicht auf die von der hohen Kammer gegebenen Entscheidungen, theils aber nach eigener Erwägung und Ueberzeugung über die Möglichkeit der beantragten Bahnbauten nur mit Ja antworten; bezüglich der zweiten Frage aber glaubt sie den Wunsch äußern zu dürfen, man möge den Bauvortrag nicht mehr beeilen, als es ohne wesentliche Vermehrung des Personals, allzu-großer Steigerung der Materialpreise und des Arbeitslohnes geschehen kann, resp. daß nicht die raschere Fertigung der Bahnen mit pekuniären Opfern erkauft werden.

Auch glaubt Ihre Kommission in Empfehlung bringen zu dürfen, daß die technischen Behörden bei Ausführung der Bauwerke sich thätigster Sparsamkeit bestreben möchten, wodurch es unbeschadet der Solidität wohl zu erwarten sein dürfte, daß an den Voranschlagsummen, welche ohne Zweifel nur in Voraussicht auf die ungünstigsten Verhältnisse bemessen zu sein scheinen, noch erhebliche Erübrigungen gemacht werden können.

Die schon ausgeführten Eisenbahnen in unserem Lande dürfen wohl mit Recht zu den solidesten gezählt werden. Ihre Ausführung gibt für die Thätigkeit und Tüchtigkeit unserer Techniker ein schönes Zeugniß.

Es läßt sich um so mehr erwarten, daß sich die ausgesprochenen Hoffnungen erfüllen werden, als der Aufwand für dieselben ein verhältnißmäßig geringerer war.

Ihre Kommission glaubt auf den Umstand aufmerksam machen zu müssen, daß die Dienstwohnungen der Beamten

und Bediensteten in den Bahnhöfen sehr oft im Mißverhältniß mit ihrem Einkommen und ihrer Stellung sind, es daher sehr zu wünschen wäre, wenn die Räumlichkeiten hiefür in den Bahnhöfen nach bescheidenerem Maße bemessen und hierdurch Namhaftes erspart würde.

In das Einzelne der Kostenüberschläge einzudringen, ist für Nichttechniker schwer, bei der Kürze der Zeit aber gerade unmöglich, weshalb wir nur allgemeine Wünsche aussprechen können.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen gehen wir nun zu den einzelnen Positionen über.

Budget 1860 und 1861.

A. Badische Staatsbahnen.

§. 1. Eisenbahn von Mannheim bis Waldshut.

Bei Genehmigung des Budgets für 1858 und 1859 war man der Erwartung, daß die Nacharbeiten auf der Bahnstrecke zwischen Halingen und Waldshut sowohl, als insbesondere die Hochbauten und Fahrleinrichtungen auf den Bahnhöfen zu Basel und Waldshut mit den Kreditresten von 794,774 fl. — fr.

hergestellt werden können.

Es zeigt sich aber nun, daß, nachdem in den Jahren 1858 und 1859 175,696 fl. 17 fr. verwendet wurden, zur Vollendung dieser Bauten noch die Summe von . 730,380 " — " nöthig ist.

Das Gesammtersforderniß berechnet sich demnach auf 906,076 fl. 17 fr. und zeigt sich die frühere Bewilligung als unzulänglich um 111,302 " 17 " was die Großherzogliche Regierung damit begründet, daß die Bahnhöfe zu Basel und Waldshut, wegen Anschlusses an die schweizerische Nord-Ostbahn, eine größere Ausdehnung erhalten mußten, als in den früher festgestellten Plänen bestimmt war.

Zu obigen 111,302 fl. 17 fr. kommen noch 2,700 " — "

welche für die Bahnstrecke von Mannheim bis Halingen noch vorsorglich aufgenommen sind.

Der Budgetsatz beträgt somit rund 114,000 fl. — fr.

Nach den nachträglich bei der Regierung gemachten Erkundigungen wird nun mit der Nachforderung der Gesammtaufwand bis zur Vollendung für den Bahnhof bei Basel auf 914,659 fl. 18 fr. und jener für den Bahnhof zu Waldshut auf 543,460 " 27 fr. ansteigen.

Es erscheinen zwar diese Summen sehr hoch, allein in Betracht, daß auf beiden Bahnhöfen wegen der Nähe des Auslandes nicht nur für die Bedürfnisse des Bahnbetriebs, sondern auch für jene der beiderseitigen Zollbehörden gesorgt werden muß, ferner, daß hier der eigenthümlichen Verhältnisse wegen beinahe alle Beamten wohnlich untergebracht werden müssen, und mit Rücksicht auf die in neuerer Zeit und besonders in dortiger Gegend eingetretene Steigerung der Arbeits- und Materialpreise wird der hohe Aufwand als begründet anzusehen sein.

§. 2. Eisenbahn von Waldshut nach Schaffhausen und Konstanz.

Das Erforderniß dieser Bahn wurde früher veranschlagt auf 8,062,800 fl.

Uebertrag	8,062,800 fl.
jetzt aber werden in Anforderung gebracht	10,778,599 "
demnach mehr	2,715,799 fl.

Die Ursachen dieser Mehrforderung sind in der Regierungsvorlage angegeben; es sind dieselben zunächst die Aufstellung neuer Kostenüberschläge auf Grund genauerer Aufnahme, mit Berücksichtigung der Preisverhältnisse für Arbeit und Material, sodann die Aenderung der Zuglinie.

Was die letztere betrifft, so war früher beabsichtigt, die Bahn von Waldshut nach Konstanz durch das Wangenthal zu führen, jetzt aber soll dieselbe den Weg durch das Klettgau nehmen.

Der hierdurch veranlaßte Mehraufwand kann nach angestellter Verhältnißberechnung ohngefähr auf 500,000 fl. angenommen werden.

In Berücksichtigung, daß die Bahn auf dieser Linie einen höheren Ertrag in Aussicht stellt und daß sie der Bevölkerung des Schwarzwaldes zur Benützung näher gebracht wird, empfiehlt Ihre Kommission, dem Antrage der Regierung die Genehmigung zu ertheilen und die geforderte Summe von 10,778,599 fl. zu bewilligen, in der Hoffnung jedoch, daß von der Großherzoglichen Regierung mit dem Bau durch den Kanton Schaffhausen nicht eher begonnen werde, bis von Seiten der Schweiz den Bestimmungen des Staatsvertrags in allen Theilen entsprochen werden will.

Da von der ganzen Bewilligung von	10,778,599 fl.
schon 1858 und 1859	260,617 "
ausgegeben wurden, so bleiben noch zur Verwendung	10,517,982 fl.
Von diesen sollen in spätere Perioden fallen	4,517,982 "
Es bleibt also Budgetsatz für 1860 und 1861	6,000,000 fl.

§. 3. Verlegung des Kehler Bahnhofes.

Kreditrest nach §. 5. der Nachweisung	473,999 fl.
neue Anforderung	70,000 "
welche sich nach Feststellung der Pläne als Mehrbedürfniß ergeben haben.	

Hoffentlich wird diese Summe, womit der ganze Aufwand für diesen Bahnhof auf 1,091,250 fl. 21 fr. zu stehen kommt, zu seiner Vollendung genügen.

§. 4. Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl.

Zu dem Kreditreste von	795,594 fl. — fr.
fordert die Großherzogliche Regierung noch weitere	572,000 " — "
	1,367,594 fl. — fr.

Da in den Jahren 1858 und 1859 hierauf schon	4,405 " 50 "
aufgewendet wurden, so käme also der hälftige Antheil Badens an den Baukosten dieses Werkes auf	1,371,999 fl. 50 fr.

Bei der Eigenthümlichkeit und Wichtigkeit eines Bauwesens dieser Art kann das Bedürfniß mit Zuverlässigkeit

nicht vorausberechnet werden, man muß hierbei lediglich der Einsicht und Fürsorge der technischen Behörden vertrauen.

§. 5. Eisenbahn von Waldshut nach Turgi.

Mit dem Kreditrest von 152,618 fl.
glaubt die Großherzogliche Regierung nicht nur auszureichen sondern noch Grübrigungen zu machen.

§. 6. Eisenbahn von Durlach nach Pforzheim und Mühlacker.

Kreditrest 3,078,863 fl.

Nach Erklärung Großherzoglicher Regierung steht zu erwarten, daß sich diese Summe als zureichend erweisen wird.

Voraussichtlich wird die Strecke von Pforzheim nach Mühlacker im Laufe dieser Budgetperiode nicht zur Ausführung kommen und werden dafür 608,863 fl.
einer späteren Periode vorbehalten.

§. 7. Odenwaldbahn.

Für diese Bahn, zu deren Ausführung bis Mosbach auf Staatskosten die hohe Kammer schon ihre Zustimmung erteilt hat, werden als Voranschlag verlangt im Ganzen 9,057,710 fl.

Davon fallen, da die Lasten und Verwaltungskosten mit 180,000 fl., welche unter §. 10. behandelt werden, und die Einnahmen mit 20,000 fl. die zu §. 11. gerechnet sind, hieher 8,897,710 "

Hievon sind schon im Jahr 1859 verwendet worden, nach §. 8½. der Nachweisung 131,590 "

und der Rest mit 8,766,120 fl.
erscheint als neue Anforderung in diesem Budget.

Der Aufwand für diese kurze Bahnstrecke erscheint bei Vergleichung mit andern Bahnen sehr hoch.

Ihre Kommission erwartet jedoch, daß, da einzelne Positionen, wie z. B. die Brücke bei Neckarelz, gegenüber andern ähnlichen Bauten mit auffallend großen Summen aufgenommen sind, sich durch sparsame Ausführung, Beschränkung der Dienstwohnungen, so wie aller die Solidität des Baues nicht berührender Positionen ein bedeutender Minderaufwand herausstellen wird.

Zur Verwendung in der Budgetperiode 1860 und 1861 sind aufgenommen 5,000,000 fl.

§. 8. Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Mannheim.

Der aufgenommene Kredit von 250,000 fl.
ist nur ein vorsorglicher, für den Fall eine Vereinbarung mit Bayern zu Stande kommen sollte.

Da weder Pläne noch Berechnungen für den ganzen Bau aufgestellt sind, so läßt sich natürlich über den Umfang des Bedürfnisses nichts angeben.

§. 9. Wiesenthalbahn.

Voraussichtlich, daß beide hohe Kammern der Vereinbarung mit dem Gründungskomite der Wiesenthaleisenbahn die Zustimmung erteilen werden, beantragt die Großherzogliche Regierung unter diesem Paragraphen für

Herstellung der Verbindung der Großherzoglichen Staatsbahn mit der Wiesenthaleisenbahn . . .	58,400 fl.
unter §. 21. für Transportmaterial	236,800 "
und unter §. 26. für Ausrüstungsgegenstände	11,100 "
	zusammen 306,300 fl.

Davon sollen in der laufenden Budgetperiode die unter §. 9. bezeichneten 58,400 fl. und für Ausrüstungsgegenstände für die Strecke bis Vörrach 4,025 fl. zusammen 62,425 fl. zur Verwendung kommen.

§. 10. Lasten, Vorbereitungs- und Verwaltungskosten.

Zu dem Kreditrest von	217,909 fl.
beansprucht die Großherzogliche Regierung für die Bahn von Waldshut nach Konstanz, für welche der früher aufgenommene Betrag von 170,000 fl. sich als unzureichend erwiesen hat, weitere	100,000 "
und für den Bahnbau zwischen Heidelberg und Mosbach auf's Neue	180,000 "
	497,909 fl.
Hiervon sind zur Verwendung in der Periode 1860 und 1861 bestimmt	370,000 fl.
und der Rest mit	127,909 fl.

auf später verwiesen.

§. 11. Einnahmen von sämtlichen Eisenbahnen.

Kreditrest	81,378 fl.
Neue Einnahmen beim Bahnbau zwischen Heidelberg und Mosbach	20,000 fl.
	101,378 fl.
davon sollen in der Periode 1860 und 1861 eingehen	50,000 "
Die übrigen	51,378 fl.

später.

§. 12. Befestigungsarbeiten bei der Eisenbahn über den Rhein bei Kehl.

Der Kreditrest von	294,253 fl.
------------------------------	-------------

wird in das neue Budget zur Vollendung aufgenommen.

Ihre Kommission setzt mit Sicherheit voraus, daß mit dieser Summe der Zweck erreicht und die nöthigen Werke errichtet werden.

Tit. II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

§. 13. Definitive Hochbauten und Herstellungen.

Für die in der Regierungsvorlage unter diesem Paragraphen mit a. 1. bis 4. näher bezeichneten Posten wird ein Kredit von 11,826 fl. zur Aufrechterhaltung beantragt.

Neue Anforderungen werden gestellt:

Für definitive Güterschoppen, mit welchen Wohnungen für das Dienstpersonal verbunden werden sollen,

1. Offenburg	15,000 fl.	
2. Riegel	12,000 "	
3. Krozingen	7,000 "	
4. Müllheim	8,200 "	
5. Korf	5,000 "	
	<hr/>	47,200 fl.
6. Für Aufstellung von weiteren provisorischen Gütermagazinen an den minder bedeutenden Stationen, nach Benutzung des Materials von den abgehenden Güterschoppen auf vorgenannten Stationen		2,000 "
7. und 8. Für Errichtung einer Haltstelle bei Buggingen, zwischen Heitersheim und Müllheim und am Malsch-Rother Wegübergang zwischen Wiesloch und Langenbrücken à 3,700 fl.		7,400 "
9. Zur Erbauung eines definitiven Bahnwartshauses für ein baufällig gewordenes provisorisches zwischen Schliengen und Efringen		2,500 "
10. Für Herstellung von Brunnen an verschiedenen Bahnwartshäusern, deren Entfernung von Ortschaften groß ist		1,500 "
11. und 12. Für weitere Dienstgebäude in den Bahnhöfen und zwar:		
Im Bahnhof zu Karlsruhe eine weitere Lokomotivremise wegen des durch die Pforzheimer Bahn verstärkten Betriebes	40,000 fl.	
Eine neue Wagenwerkstätte	25,000 "	
Im Bahnhof zu Freiburg zur Umwandlung zweier Remisen in Werkstätten	4,500 "	
	<hr/>	69,500 "
Hiezu aufrecht zu erhaltende Kredite		11,826 "
		<hr/>
		141,926 fl.

§. 14. Durchlaß der Hochwasser der Pfingz bei Durlach.

Die Ausführung von Durchlässen zur Vermeidung von Ueberschwemmungen kann Ihre Kommission nur als eine billige Rücksicht für die angrenzenden Güterbesitzer erkennen und empfiehlt die Bewilligung beantragter . 15,000 fl. spricht jedoch die Hoffnung aus, daß mit dieser Summe der Zweck vollkommen erreicht werden möge.

§. 15. Für Aufnahme und Kartirung der Stationsanlagen.

Kreditrest 501 fl. 37 kr.
welche neu vorgetragen werden.

§. 16. Gaseinrichtung auf den Bahnhöfen zu Kehl, Basel, Waldshut, Pforzheim, Offenburg,

von welchen die drei ersteren eine größere Ausdehnung und viel verzweigte Fahrleinrichtungen haben. Um diesen nun eine entsprechende Beleuchtung zu verschaffen, beantragt die Großherzogliche Regierung eine Summe von 52,000 fl.

Ihre Kommission erkennt durchaus den hohen Werth einer guten Beleuchtung auf Bahnhöfen nicht, indem hierdurch wesentlich die Sicherheit gefördert wird. Man zweifelt jedoch, daß der Zweck durch Errichtung eigener selbstständiger Gasbereitungsanstalten, wie sie für die Bahnhöfe zu Kehl und Waldshut beabsichtigt sind, vollkommen erreicht werden kann, ohne der Verwaltung eine unzuträgliche Vermehrung bei unverhältnißmäßigem Kostenaufwand zu bereiten.

Da nun einige Hoffnung vorhanden ist, daß zu Kehl der Anschluß an eine auf die Allgemeinheit berechnete Gasanstalt zur Möglichkeit werden kann, und auch für Offenburg ein solcher Anschluß, wie es bei den andern Stationen schon gewiß ist, in Aussicht steht, so trägt Ihre Kommission darauf an, die für die Station Basel bestimmten

	10,000 fl.
Pforzheim	5,000 „
	<hr/> 15,000 fl.

unbedingt — für die Station Kehl 20,000 fl.
Offenburg 5,000 „

aber in der Voraussetzung zu bewilligen, daß die Großherzogliche Regierung sich zunächst volle Gewißheit darüber verschaffe, daß eine Privatgesellschaft zur Uebernahme der Gasbeleuchtung in naher Zukunft nicht gefunden werden kann.

Die Bewilligung der für Waldshut verlangten 12,000 fl.
aber glaubt Ihre Kommission nicht beantragen zu können.

§. 17. Transportmaterial für die Bahn von Mannheim nach Waldshut.

Aufrecht zu erhaltender Kreditrest	123,539 fl. 53 fr.
Neue Anforderung zur Bervollständigung des Betriebmaterials durch Anschaffung von vier Lokomotiven und dreißig Wagen dritter Klasse	216,400 „ — „
	<hr/> 339,939 fl. 53 fr.

Ihre Kommission hofft, daß bei der Anschaffung einer so namhaften Zahl Wagen dritter Klasse den in dem Schooße der Budgetkommission sowohl, als in diesem hohen Hause oft ausgesprochenen Wunsche, daß diese Wagenklasse mit Fenstern versehen werden möchte, Rechnung getragen werde.

	Kreditrest 1858 u. 1859.	Neue An- forderung.
§. 18. Transportmaterial für die Bahn von Waldshut nach Konstanz	1,404,000 fl.	— fl.
§. 19. „ „ „ „ Durlach nach Mühlacker	618,000 „	— „
§. 20. „ „ „ „ Heidelberg bis Mosbach	— „	978,500 „
§. 21. „ „ „ Wiefenthalbahn	— „	236,800 „
§. 22. Ausrüstungsgegenstände für die Bahn von Mannheim bis Waldshut	1,484 „	53,746 „
§. 23. „ „ „ „ Waldshut nach Konstanz	105,480 „	— „
§. 24. „ „ „ „ Durlach nach Mühlacker	24,108 „	— „
§. 25. „ „ „ Odenwaldbahn bis Mosbach	— „	49,050 „
§. 26. „ „ „ Wiefenthalbahn	— „	11,100 „
	<hr/> 2,153,072 fl.	<hr/> 1,329,196 fl.
		<hr/> 3,482,268 fl.

Hievon fallen voraussichtlich in spätere Perioden:

von §. 18.	1,404,000 fl.
„ §. 19.	12,000 „
„ §. 20.	978,500 „
„ §. 21.	236,800 „
„ §. 23.	105,480 „
„ §. 25.	49,050 „
„ §. 26.	7,075 „
	<hr/>
	2,792,905 „

Die übrigen sollen in der Periode von 1860 und 1861 zur Verwendung kommen mit . . . 689,363 fl.

Diese Bedürfnisse zu bemessen findet sich Ihre Kommission nicht im Stande und trägt, im Vertrauen auf die technischen Behörden, auf Genehmigung an, sie spricht jedoch die Hoffnung aus, daß bei den jetzt so gedrückten Verhältnissen der Fabriken und der niederen Eisenpreise theilweise ermäßigte Afforde zu erzielen sein möchten.

§. 27. Herstellung von Telegraphenanlagen.

Kreditreste von den Jahren 1858 und 1859 sind noch vorhanden	5,128 fl. 22 fr.
Zur Vervollständigung der Telegraphenneze durch weitere 25 Meilen werden	32,500 „ — „
und für eine weitere Drathleitung auf der Linie von Offenburg nach Basel	13,440 „ — „
	<hr/>
	51,068 fl. 22 fr.

in Anforderung gebracht.

Die möglichst weite Verbreitung dieser nützlichen und für die größere Industrie geradezu unentbehrlichen Einrichtung kann nur erwünscht sein, und Ihre Kommission gibt freudig ihre Zustimmung, wenn die Großherzogliche Regierung die Vervollständigung des Telegraphennezes anstrebt.

Lit. III. B. Main-Neckar-Eisenbahn.

§. 28. Zweites Geleise von Friedrichsfeld nach der hessischen Grenze.

Anforderung 400,000 fl.

§. 29. Definitiver Güterschoppen zu Weinheim.

Die Errichtung eines definitiven Güterschoppens in Weinheim findet Ihre Kommission zweckmäßig und die Anforderung von 8,000 fl. dafür begründet.

§. 30. Staatstelegraph, direkte Drathleitung von Frankfurt nach Heidelberg.

Nach dem §. 27. Gesagten findet Ihre Kommission um so weniger gegen die Verwendung von . . . 2,500 fl. etwas zu erinnern, da diese Drathlegung schon ausgeführt ist.

Nach den vorstehenden einzelnen Ausführungen geht der Antrag Ihrer Kommission dahin:

für die beiden Budgetjahre 1860 und 1861 zu bewilligen:

A. für die badische Eisenbahn

Tit. I. Eisenbahnverwaltung:

an Ausgaben	17,239,942 fl.
an Einnahmen	50,000 "

Tit. II. Eisenbahnbetriebsverwaltung:

von den angeforderten Ausgaben	1,284,799 fl.
nach Abrechnung der unter §. 16. nicht genehmigten . . .	12,000 "
	<u>1,272,799 "</u>

Tit. III. Main-Neckar-Eisenbahn:

Ausgaben	410,500 "
--------------------	-----------