

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

**Baden / Ständeversammlung**

**Karlsruhe, 1819 - 1933**

Außerordentliches Budget der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung für  
1858 und 1859

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

## Außerordentliches Budget für 1858 und 1859.

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

#### Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung.

<b>Einnahme.</b>	Anforderung in Ganzen.	1858.	1859.
Nichts.	fl.	fl.	fl.
<b>Ausgabe.</b>			
§. I. Postverwaltung.			
1. Einrichtungskosten der Landpostanstalt . . . . .	7,000	3,500	3,500
II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.			
Tit. I. Ergänzung und Erweiterung der Bahnanlagen und Gebäude.			
1. Kleinere Ergänzungs- und Erweiterungsbauten . . . . .	22,300		
2. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes in Baden . . . . .	11,000		
Summe Tit. I. . . . .	33,300	16,650	16,650
Tit. II. Vervollständigung des Betriebsmaterials.			
3. Gaseinrichtung im badischen Theil des Bruchsaler Bahnhofes . . . . .	4,000		
4. Vervollständigung der Einrichtungen der Betriebswerkstätten . . . . .	23,000		
5. Reservestücke für das Transportmaterial . . . . .	32,000		
Summe Tit. II. . . . .	59,000	29,500	29,500
Tit. III. Außerordentlicher Aufwand zur Unterhaltung und Wiederherstellung der Eisenbahn.			
6. Umbau der Brückschienengeleise . . . . .	843,120	421,560	421,560
Summe II. . . . .		467,710	467,710
Hierzu „ I. . . . .		3,500	3,500
Hauptsumme . . . . .		471,210	471,210

## Begründung.

Bei der Eisenbahnbetriebsverwaltung ist auch für die kommende Periode nothwendig, Mittel für Vervollständigung und Erweiterung bestehender Einrichtungen vorzusehen. Obgleich die in das vorliegende Budget hierfür aufgenommenen Beträge nur zur Befriedigung einiger der vorhandenen Bedürfnisse hinreichen, so hat man doch geglaubt, in Anbetracht der zu anderem Zwecke erforderlichen großen Summen, von weiteren Anforderungen für jetzt Umgang nehmen und solche für künftige Perioden vorbehalten zu sollen.

Mit Zunahme des Betriebs geht die Bereithaltung der nothwendigen Reservestücke für das Betriebsmaterial Hand in Hand.

Endlich fällt nothwendig, die Erneuerung der ihres Alters und ihrer Konstruktion wegen den Bedingungen der Sicherheit des Fahrdienstes nicht mehr entsprechenden Bahngelise, die in voriger Periode begonnen worden, in der gegenwärtigen fortzusetzen.

Es kommen daher aus früher entwickelten Gründen hier zur Aufnahme:

### Ausgabe.

#### I. Postverwaltung.

##### §. 1. Einrichtungskosten der Landpostanstalt.

Die Einrichtung von Briefladen in sämtlichen Landorten erfordert einen Aufwand, welcher im Ganzen zu 7,000 fl. veranschlagt ist.

#### II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

##### Tit. I. Ergänzung und Erweiterung der Bahnanlagen und Gebäude.

##### §. 1. Kleinere Ergänzungs- und Erweiterungsbauten.

a. Schon im Budget für 1856 und 1857 wurde zum Beginn der allmählichen Ergänzung und Verlängerung der Trottoirs auf den Stationen, deren viele theils noch ganz fehlen oder doch nur provisorisch mit Holz hergestellt, theils aber zu kurz sind, eine Summe von 3,800 fl. vorgesehen. Zur Fortsetzung dieser nöthigen Ergänzungsarbeiten, mit welchen auch die eben so nothwendige Herstellung kleinerer gedeckter Hallen oder Schirmdächer auf denjenigen Trottoirs verbunden werden soll, welche den Aufnahmsgebäuden gegenüber und oft ziemlich entfernt liegen, und auf welchen

die Reisenden auch bei ungünstiger Witterung immerhin einige Zeit auf die Züge warten müssen, wird für die Budgetperiode 1858 und 1859 in Anforderung gebracht . . . . . 5,000 fl.

b. Auf der Station Bühl reicht der Raum zur Aufstellung von Güterwagen, deren bei dem nicht unbeträchtlichen Verkehr zeitweise eine größere Anzahl dort sich ansammelt, nicht aus. Es ist daher nothwendig, ein drittes Geleise auf der Westseite der Bahn anzulegen, und es muß diese Anlage der Herstellung eines definitiven Güterschoppens vorausgehen, wenn dieser letztere zweckmäßig placirt werden will, weshalb auch die für 1856 und 1857 genehmigte Erbauung eines solchen Schoppens bis jetzt nicht zur Ausführung kam, sondern unter den aufrecht zu erhaltenden Krediten in dem Eisenbahnbudget für 1858 und 1859 erscheint. Die zu obigem Behuf nöthige Erweiterung des Stationsplatzes erfordert die Verbreiterung der Anschüttung desselben auf eine beträchtliche Höhe, und es muß daher für solche aufgenommen werden . . . . . 3,000 „

c. In den bei Anlage der Eisenbahn zum Gelände für den Bahnhof in Baden erworbenen und bisher für den Dienst beibehaltenen, auf der hinteren Seite des Bahnhofes stehenden zwei Gebäuden befinden sich in den untern Stockwerken noch leere und unbenützte Räume, welche zu Wohnungen für Subalternbedienstete hergerichtet werden sollten, da es für solche bei den hohen Preisen der Wohnungsmiethe in Baden kaum mehr möglich ist, sich dort ein Unterkommen zu verschaffen. Zu dem angegebenen Zweck werden daher in Anforderung gebracht . . . . . 2,500 „

d. Die un Zweckmäßige Anlage der Abtritte im Bahnhof zu Freiburg hat schon zu mannigfachen und gerechten Beschwerden Anlaß gegeben. Die für das durchreisende Publikum bestimmten Abtritte sind allzu weit von den Anhaltestellen der Züge entfernt; die für die zugehenden Reisenden bestimmten dagegen sind zu klein, den Wartsälen zu nahe gelegt und nicht gehörig abgesondert, so daß auch aus Schicklichkeitsgründen deren Verlegung nothwendig ist. Mit Einschluß einiger kleiner, zum Behuf der Gewinnung des nöthigen Raums für die neuen Abtritte erforderlichen Aenderungen im Expeditionslokal ist erforderlich . . . . . 1,800 „

e. Die Fortsetzung der Erweiterung der zu kleinen Bahnwärterwohnungen kommt wie im letzten Budget, so auch für 1858 und 1859 wieder in Antrag. Wenn als Minimum des Bedarfs an Räumlichkeiten für eine Bahnwärterwohnung zwei kleine Zimmer, eine Küche und ein Keller angenommen wird, so sind noch in Rundzahl etwa 100 Wohnungen einer Vergrößerung bedürftig. Um nun die durch die dringendsten Humanitätsrückichten gebotene angemessene Einrichtung dieser Wohnungen nicht allzusehr zu verzögern, sollten in einer Budgetperiode mindestens 25 derselben vergrößert werden, und da die Herstellung eines zweckmäßigen Anbaues nach den neuesten Erfahrungen im Durchschnitt mindestens 400 fl. kostet, so wird für die Jahre 1858 und 1859 vorgesehen . . . . . 10,000 „

Summe §. 1 . . . . . 22,300 fl.

## §. 2. Vergrößerung des Aufnahmegebäudes in Baden.

Die Räumlichkeiten für die Gepäckabfertigung im Stationsgebäude zu Baden ist für den großen Personenverkehr während der Sommermonate viel zu klein, so daß es häufig gar nicht möglich ist, das Gepäck mit den gleichen Zügen wie die Reisenden zu expediren. Eine Abhilfe wäre dadurch möglich, daß der jetzige Wartsaal dritter Klasse während des Sommers als Gepäckbureau benützt, und östlich von solchem ein neuer Wartsaal dritter Klasse in möglichst leicht gehaltener Konstruktion für den Dienst während der Badezeit angebaut werde.

Im Winter würde die bisherige Benützung der Räumlichkeiten wieder eintreten und der nur für den Sommer dienende Wartsaal dritter Klasse geschlossen sein.

Außer dieser Vergrößerung sollte noch eine Verlegung der Aussteighalle vorgenommen werden. Es hat sich nämlich bei näherer Erörterung der Detailpläne für den für 1856 und 1857 vorgesehenen Bau eines definitiven Güterschoppens auf der Station Baden ergeben, daß dieser Schoppen nicht wohl an der Stelle des jetzigen Provisoriums auf der gleichen Bahnseite mit dem Aufnahmegebäude erbaut werden kann, da sonst durch die Zu- und Abfuhr der Güter die zum Aufnahmegebäude sich begebenden Reisenden belästigt, so wie durch die vom Güterverkehr nicht wohl zu trennende mehr oder weniger große Unreinlichkeit die freundlichen Anlagen vor dem Bahnhofe verunziert würden. Viel angemessener wäre es daher, den Güterschoppen auf die hintere Seite des Bahnhofes an die Stelle der jetzigen Aussteighalle zu legen und ihn somit nach der auf andern Stationen eingehaltene und als ganz zweckmäßig befundenen Weise völlig vom Personenverkehr zu trennen, dagegen aber die Aussteighalle an die Stelle des dermaligen provisorischen Güterschoppens und an die vordere Seite des Bahnhofes zu verlegen, wobei mit derselben zugleich ein entsprechender Raum für die Abgabe des Gepäcks an die Reisenden verbunden werden sollte, woran es in Baden zur großen Störung für den Verkehr bis jetzt gänzlich mangelt. Mit Rücksicht auf diese Veränderungen ist der für die Budgetperiode 1856 und 1857 bewilligte Bau eines definitiven Güterschoppens bis jetzt nicht zur Ausführung gekommen, und soll vielmehr der betreffende Credit in dem Eisenbahnbaubudget zur Aufrechthaltung für 1858 und 1859 beantragt werden. Für die damit in Verbindung stehenden, oben erläuterten Vergrößerungs- und Verbesserungsarbeiten an dem Stationsgebäude nebst den Hallen wird dagegen die Aufnahme einer Summe von 11,000 fl. in's außerordentliche Budget vorgeschlagen.

## Tit. II. Vervollständigung des Betriebsmaterials.

### §. 3. Gaseinrichtung im Badischen Theil des Bruchsaler Bahnhofes.

Ein längst gefühltes Bedürfnis ist, daß auch der badische Theil des Bruchsaler Bahnhofes, wie dieß im württembergischen bereits der Fall ist, mit Gasbeleuchtung versehen werde.

Ein annehmbarer Vertrag mit der betreffenden Gasgesellschaft konnte jedoch nur unter der Bedingung abgeschlossen werden, daß die großherzogliche Eisenbahnverwaltung die Kosten der ersten Einrichtung übernehme.

Diese sind zu . . . . . 4,000 fl.  
veranschlagt.

### §. 4. Vervollständigung der Einrichtung der Betriebswerkstätten.

1. Zur Vervollständigung der Einrichtungen der bestehenden Werkstätten sind noch verschiedene größere und kleinere Werkmaschinen und Geräthschaften und darunter einige größere Drehbänke erforderlich, zu deren Anschaffung die Summe von . . . . . 9,000 fl.  
nöthig ist.

2. In der Hauptwerkstätte für die Wagenreparatur dahier sind noch keine Vorrichtungen zum Heben der Wagen vorhanden. Bei der großen Anzahl von Wagen, welche täglich gehoben werden müssen, macht sich das Bedürfnis ordnungsmäßiger Hebzeuge täglich fühlbarer und

Uebertrag . . . . . 9,000 fl.

Uebertrag . . . 9,000 fl.  
 es kann die Anschaffung wenigstens eines Theils derselben nicht länger umgangen werden,  
 weshalb hier der Betrag von . . . . . 3,000 „  
 aufgenommen ist.

3. Einrichtung für die Reparatur der Räder . . . . . 11,000 „  
 Summe . . . . . 23,000 „

Die Ausdehnung, welche die Reparatur der Räder erlangt hat, ist so bedeutend, daß es zur rechtzeitigen Beschaffung und gehöriger Förderung der Arbeiten unerlässlich geworden ist, dieselbe in eigener Administration vorzunehmen. Zudem hat auch die Maschinenfabrik dahier, in welcher diese Arbeiten bisher vollzogen wurden, weil sie dieselben fernerhin nicht mehr besorgen könne, den betreffenden Vertrag aufgekündigt, so daß derselbe bis Spätjahr 1858 zu Ende geht und bis zu dieser Zeit die Einrichtung zur Selbstfertigung vorhanden sein muß.

#### §. 5. Reservestücke für das Transportmaterial.

Der Bedarf berechnet sich:

für Lokomotive auf . . . . .	20,000 fl.
„ Wagen auf . . . . .	12,000 „
zusammen . . . . .	32,000 fl.

Obwohl diese Summen hier neu angefordert werden, so sind sie doch eigentlich nur Uebertragungen früherer Berechnungen.

Der Bedarf für Reservestücke der Basel-Waldshuter Bahn ist nach dem Budget von 1854 und 1855 veranschlagt:

für Lokomotive . . . . .	50,000 fl.
„ Wagen . . . . .	40,000 fl.

Für Lokomotive wurde bis jetzt noch gar keine Verwendung gemacht, und für 1858 und 1859 wird die aufgenommene Summe von 20,000 fl. genügen.

Für Wagen dagegen wurden verwendet:

für 1854 und 1855 . . . . .	16,000 fl.
„ 1856 und 1857 . . . . .	12,000 „
	28,000 fl.

es bleiben daher noch . . . . . 12,000 fl.  
 übrig, welche für 1858 und 1859 erforderlich sind.

### Lit. III. Außerordentlicher Aufwand zur Unterhaltung und Wiederherstellung der Eisenbahn.

#### §. 6. Umbau der Brückschienengeleise.

Bei Vorlage des Budgets für 1856 und 1857 wurde (Seite 70) ausgeführt, daß zu Anfang des Jahres 1856 an Brückschienengeleisen deren allmähliche Umwandlung in Geleise mit stärkeren 4" hohen Vignoleschienen aus Rücksichten auf die Sicherheit des Dienstes unerlässlich ist, noch vorhanden waren . . . . . 14,5 Meilen.

Hieron wurden budgetmäßig während der Jahre 1856 und 1857 umgebaut, die Strecken:

	Uebertrag . . .	14,5 Meilen.
von Bühl bis Appenweiler mit . . . . .	2,8 Meilen.	
„ Offenburg bis Dinglingen mit . . . . .	2,4 „	
	<hr/>	5,2 „

somit sind dormalen noch Brückschienegeleise vorhanden . . . . . 9,3 Meilen.

und zwar:

1. die Seitenbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld . . . . .	1,2 Meilen.
2. die Zweigbahn von Doss nach Baden . . . . .	0,5 „
3. das nördliche Geleise zwischen Kehl und Appenweiler . . . . .	1,6 „
4. das östliche Geleise zwischen Dinglingen und Freiburg . . . . .	6,0 „

zusammen obige . . . . . 9,3 Meilen.

Hier von sind die unter 1, 2 und 3 erwähnten Strecken mit 2<sup>o</sup> hohen, die unter 4 bezeichnete Geleisstrecke aber mit 22<sup>o</sup> hohen Brückschienen belegt.

Es ist schon bei Vorlage des Budgets von 1856 und 1857 bemerkt worden, daß der Umbau der Zweigbahn von Doss nach Baden sowohl, als des nördlichen Geleises zwischen Appenweiler und Kehl voraussichtlich in die Budgetperiode von 1860 und 1861 wird verschoben werden können. Die inzwischen noch gemachten Beobachtungen lassen eine solche Verschiebung auch als zulässig erscheinen und es können hiernach auf diesen mit minder schweren Zügen befahrenen Bahnstrecken die bessern unter den durch bisherige und nächstkünftige Umbauten gewonnenen alten Brückschienen füglich noch ausgenützt werden.

Auf der Seitenbahn von Mannheim nach Friedrichsfeld dagegen ist die Abnützung der Schienen so stark fortgeschritten, daß ein als baldiger Umbau hier dringend nöthig ist.

Ebenso erscheint als höchst räthlich, auch auf der mit sehr schweren Zügen befahrenen östlichen Geleisstrecke von Dinglingen bis Freiburg den Umbau im Jahre 1859 eintreten zu lassen, da die Abnützung der Schienen rasch zunimmt, und daselbst bei der sorgfältigsten Unterhaltung der Schienenstränge mit den zwischen Offenburg und Dinglingen gewonnenen bessern, übrigens immerhin auch schon 12 bis 13 Jahre alten Schienen durch eine Verschiebung des Umbaues in die Budgetperiode 1860 und 1861 doch die Sicherheit des Dienstes auf dieser Bahnstrecke nicht genügend gewahrt sein dürfte.

Es wird daher in der Budgetperiode 1858 und 1859 der Umbau der Brückschienegeleise in Bahnen mit 4 Zoll hohen Vignoles-Schienen auf folgenden Strecken vorzunehmen sein:

a. zwischen Mannheim und Friedrichsfeld mit . . . . .	1,2 Meilen.
b. „ Dinglingen und Freiburg mit . . . . .	6,0 „

zusammen . . . . . 7,2 Meilen.

Nach den jüngsten Erfahrungen werden sich die Kosten für Erneuerung dieser Geleisstrecken mit 4 Zoll hohen Vignoles-Schienen per Meile wie folgt stellen:

1. Arbeitslöhne aller Art für das Wegnehmen der alten Geleise und Einlegen der neuen, einschließlich der Anschaffung von Kies und Schotter . . . . .	14,400 fl.
2. Anschaffung von Schwellen nach den neuesten erhöhten Holzpreisen . . . . .	8,100 „
3. Anschaffung der Schienen und ihrer Befestigungsmittel:	
	<hr/>
Uebertrag . . . . .	22,500 fl.

	Uebertrag . . . . .	22,500 fl.
a.	11,250 Zentner neue Schienen zu 9 fl. 30 fr. . . . .	106,875 fl.
	Hiervon in Abzug der Erlös aus den alten Schienen circa 6,000 Zentner zu 3 fl. 30 fr. . . . .	21,000 "
		<u>85,875 fl.</u>
b.	Die Anschaffung des benöthigten Schienenbefestigungsmaterials kostet . . . . .	7,725 "

	zusammen 3. . . . .	93,600 "
4.	Für sonstiges Material und Nebenkosten . . . . .	1,000 "
	zusammen für 1 Meile . . . . .	117,100 fl.
	Der Gesamtaufwand für §. 6 „Umbau der Brückschienengeleise“ beträgt daher bei 7,2 Meilen . . . . .	843,120 fl.

Karlsruhe im Dezember 1857.

Direktion der großherzoglichen Verkehrsanstalten.  
Zimmer.

Vdt. Adam.