Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Eisenbahnbaubudget für 1858 und 1859 in Verbindung mit der Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues und die in den Jahren 1856 und 1857 hierauf verwendeten Mittel

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Visual Library

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden,
Herzog von Zähringen.

Wir beauftragen hiermit Unseren Staatsminister des großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Freiherrn von Meysenbug, Unseren getreuen Ständen und zwar zunächst der zweiten Kammer, den Entwurf des Eisenbahnbaubudgets für 1858 und 1859, in Verbindung mit der Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues und die in den Jahren 1856 und 1857 hierauf verwendeten Mittel zur verfassungsmäßigen Berathung und Zustimmung, die Nachweisung aber zur Prüfung und Anerkennung vorzulegen.

Für diese Vorlage ernennen Wir zugleich Unseren Geheimen Legationsrath Kühlenthal zum Regierungskommissär.

Gegeben zu Karlsruhe in Unserem Staatsministerium, den 8. März 1858.

Friedrich.

Frhr. v. Meysenbug.

Auf Seiner Königlichen Hoheit höchsten Befehl
Schunggart.

Vortrag

des

Großherzoglichen Staatsministers Freiherrn von Meysenbug.

Hochgeehrte Herren!

Bevor ich mich nach den Bestimmungen des Art. 2 des Eisenbahnbaugesetzes vom 29. März 1838 zu der Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues und über den Vollzug des Eisenbahnbaubudgets in den Jahren 1856 und 1857 wende, muß ich mir erlauben, nochmals auf die Periode 1854 und 1855 zurückzukommen.

Schon auf Seite 8 der Regierungsvorlage vom 28. Januar 1856 ist gesagt, daß die voranstehend auf Seite 6 und 7 abgedruckte Nachweisung keine vollständig genaue sei, weil sie bearbeitet wurde, bevor die Rechnung für 1855 abgeschlossen war und weil in Folge dessen die Ausgaben und Einnahmen im vierten Quartal 1855 nur schätzungsweise darin aufgenommen werden konnten.

Für den damaligen Zweck, nämlich zur Beurtheilung des Fortganges der Eisenbahnbauten, für eine annähernde Nachweisung über die aufgewendeten Mittel und für eine ohngefähre Berechnung der in die folgende Periode übergehenden Kreditreste, so weit deren Kenntniß zur Bemessung des weiteren Bedarfes erforderlich war, hat jene Uebersicht wohl hingereicht.

Bekanntlich wird aber über die auf den Eisenbahnbau verwendeten Gelder nicht, wie dieß bei beinahe allen übrigen Verwaltungszweigen eingeführt ist, eine auf die Rechnungsergebnisse gestützte „Vergleichende Darstellung" vorgelegt, eben weil das Eisenbahnbaugesetz etwas Anderes vorschreibt, wie dieß auch bezüglich der verschiedenen Schuldentilgungskassen in Folge der dort maßgebenden Gesetze der Fall ist.

Gleichwohl ist eine zifferngenau rechnungsgemäße Nachweisung nicht zu entbehren. Nicht nur würde der Mangel einer solchen bei der späteren Benützung für Zusammenstellungen schwer empfunden werden, sondern die Stände dürfen auch um so mehr mit Recht erwarten, daß ihnen eine vollständig genaue Nachweisung gegeben werde, als es sich beim Eisenbahnbau meist um sehr beträchtliche Summen handelt. Konnte dieß an dem letzten Landtage noch nicht geschehen, so erübrigt nur, dieß an dem dermaligen Landtage nachzuholen.

Demgemäß übergebe ich eine

I.

Berichtigte Nachweisung

des Aufwandes für den Eisenbahnbau in den Jahren 1854 und 1855.

Wenn schon diese berichtigte Nachweisung unter einzelnen Paragraphen nicht unerheblich von der vor zwei Jahren vorgelegten Uebersicht abweicht, so zeigt doch die Hauptsumme der wirklichen Verwendung in den Jahren 1854 und 1855 nur einen verhältnißmäßig geringen Unterschied.

Es betrug nämlich die Verwendung in den Jahren 1854 und 1855 nach Abzug der Einnahmen:

nach der 1856 vorgelegten Uebersicht . . .	7,999,904 fl. 19 kr.
während sie nach der berichtigten Uebersicht .	8,007,751 „ 15 „
also mehr beträgt .	7,846 fl. 56 kr.

Der Unterschied rührt lediglich daher, daß im vierten Quartal 1855 die Summe der noch zur Auszahlung gekommenen Ausgabeposten größer war, als bei Aufstellung jener Uebersicht angenommen worden war.

Es betrug ferner

	der Mehraufwand:	der Minderaufwand:
nach der ersteren Uebersicht	3,527 fl. 1 kr.	161,380 fl. 46 kr.
stellt sich aber jetzt heraus zu	5,072 „ 16 „	161,682 „ 20 „
also höher um . .	1,545 fl. 15 kr.	301 fl. 34 kr.

was auf derselben Ursache beruht.

Bei diesen geringen Zahlenunterschieden dürften die in der Regierungsvorlage vom 28. Januar 1856 gegebenen Erläuterungen um so mehr genügen, als die Ursache des Mehr- oder Minderaufwandes die gleiche blieb und nur die Ziffern sich theilweise etwas geändert haben.

Beiläufig in dem gleichen Maße, als die wirkliche Verwendung in den Jahren 1854 und 1855 sich etwas höher heraus gestellt hat, mußten sich die in die Budgetperiode 1856 und 1857 übergehenden Kreditreste mindern.

Es betrug nämlich auf 1. Januar 1856 das Restbedürfniß:

nach der im Jahr 1856 vorgelegten Nachweisung	2,929,016 fl. 56 kr.
während sich solches nach der berichtigten Uebersicht auf	2,922,413 „ 41 „
also um .	6,603 fl. 15 kr.

niedriger stellt.

Die Berichtigung dieser Kreditreste ist aber um so nothwendiger, als sonst in den späteren Nachweisungen auf einer mit den Voranschlägen nicht mehr übereinstimmenden Grundlage fortgerechnet würde.

Aus diesem Grunde sind denn auch die durch die vorliegende Uebersicht richtig gestellten Kreditreste in der Nachweisung für 1856 und 1857 überall den aus der früheren vorläufigen Nachweisung in das Budget für 1856 und 1857 übertragenen Summen substituirt worden.

Die vollständige Uebereinstimmung der berichtigten Nachweisung mit den Rechnungen der Eisenbahnschuldentilgungskasse ergibt sich aus Folgendem:

Nach den Rechnungen der Eisenbahnschuldentilgungskasse (Beilagenheft 1 von 1855, Seite 121 und Beilagenheft 1 von 1857, Seite 57) sind für den Bau der Eisenbahnen in Ausgabe gestellt:

im Jahr 1854	2,614,202 fl. 14 kr.	
„ „ 1855	5,401,710 „ 54 „	
zusammen		8,015,913 fl. 8 kr.

Nach der berichtigten Nachweisung beträgt die Gesammtverwendung nach Abzug der Einnahme . . . . . 8,007,751 fl. 15 kr.

Es haben ferner die Eisenbahnbaukassen auf die Vergrößerung des umlaufenden Betriebsfonds ihrer Geldrechnung verwendet . . . . . 8,161 „ 53 „

8,015,913 fl. 8 kr.

Die Erhöhung des umlaufenden Betriebsfonds aber hat sich in folgender Weise ergeben:

Vermehrung des Kassenrestes	928 fl. 40 kr.
Verminderung der Passivreste um	271 „ 59 „
Vermehrung der Aktivreste um	6,961 „ 14 „
zusammen .	8,161 fl. 53 kr.

I.

Berichtigte summarische Nachweisung

des

aus den Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse in den Jahren **1854** und **1855**

bestrittenen Aufwandes

für

den Bau und das Betriebsmaterial der Großherzoglichen Staatseisenbahnen und für die Telegraphenanstalten,

nebst Berichtigung der in die Budgetperiode 1856 und 1857 übergegangenen Kreditreste.

Bemerkungen.

1. Die in der Regierungsvorlage vom 28. Januar 1856 auf Seite 6 und 7 enthaltene Uebersicht mußte bearbeitet werden, ehe die Rechnung für 1855 abgeschlossen war. Die als Verwendung im Jahr 1855 angegebenen Ziffern beruhen daher, so weit es das vierte Quartal 1855 betrifft, nur auf Schätzung. Die umstehende Uebersicht enthält nun das wirkliche Ergebniß der abgeschlossenen Rechnungen.
2. Aus dem gleichen Grunde ändern sich die in die Periode 1856 und 1857 übergegangenen Kreditreste.
3. Die Abweichungen zwischen der früher angegebenen und der wirklichen Verwendung sind nur unter §. 4 von einigem Belang (22,362 fl. 31 kr.), ändern aber nur den Kreditrest. Der Gesammtaufwand für 1854 und 1855 zeigt sich bei Tit. I. nur um 8,133 fl. 11 kr. höher als in der früheren Uebersicht, während er sich bei Tit. II. um 286 fl. 15 kr. geringer herausstellt. Die früher gegebenen Erläuterungen, Seite 8 und 9 resp. 31 bis 43, der Regierungsvorlage können daher auch jetzt noch genügen.

Gegenstände.	Kreditverwilligungen für 1854 aus 1853 einschließlich Nachtragskredite.		Rechnungsgemäße Verwendung. 1854.		1855.		Summe.		Berichtigtes Kreditverzeichniß auf 1. Januar 1856.		Summe des Aufwandes.		Gegen die Kreditverwilligung Mehr.		Weniger.		Bemerkungen.
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
Erste Abtheilung.																	
Tit. I. Eisenbahnbauverwaltung.																	
§. A. Badische Staatseisenbahnen.																	
1. Eisenbahn von Mannheim bis Haltingen Rekonstruktionsarbeiten	29,415	—	1,771	34	13,210	26	14,982		16,704	29	31,686	29	3,271	29	—	—	
2. Zweites Geleise von Freiburg bis Basel	1,145,811	—	193,712	41	830,378	6	1,024,090		18,419	47	1,042,510	34	—	—	103,300	26	
3. Mannheimer Hafenbahn	317,633	—	185,659	46	125,372	38	311,032		20,486	7	331,518	31	—	—	6,114	29	
4. Eisenbahn von Haltingen nach Basel und Waldshut	5,500,000	—	1,400,382	43	2,440,131	25	3,840,494		1,609,490	29	5,499,984	41	—	—	15	19	*
5. Verlegung des Kehler Bahnhofes	698,500	—	—	—	—	—	—		698,500	—	698,500	—	—	—	—	—	
6. Zinsen, Vorbereitungs- u. Verwaltungskosten	150,000	—	44,082	31	54,759	11	98,841		54,158	18	150,000	—	—	—	—	—	
Summe Aufwand	7,940,359	—	1,825,589	19	3,460,851	46	5,286,441		2,467,759	10	7,754,200	15	3,271	29	109,430	14	
Hiervon abgezogen die Einnahmen von sämmtlichen Bahnbauten	55,000	—	21,350	8	29,595	13	50,945		4,054	39	55,000	—	—	—	—	—	
Bleibt Reinaufwand unter Lit. A.	7,885,359	—	1,804,239	11	3,431,256	33	5,235,495		2,463,704	31	7,699,200	15	3,271	29	109,430	14	
B. Main-Neckar-Eisenbahn.																	
7. Grunderwerbung per Rest	—	—	251	38	1,541	39	1,793		—	—	1,793	16	1,793	16	—	—	
8. Transportmaterial per Rest	8,080	—	5,386	40	2,693	20	8,080		—	—	8,080	—	—	—	—	—	
9. Eisenbahntelegraph — Badischer Antheil	4,332	—	4,232	22	—	—	4,232		—	—	4,232	22	—	—	99	38	
10. Zinsen, Vorbereitungs- u. Verwaltungskosten	—	—	18	17	31	29	49		—	—	49	46	49	46	—	—	
Summe Aufwand	12,412	—	9,888	57	4,266	27	14,155		—	—	14,155	24	1,843	2	99	38	
Hiervon abgezogen die Einnahmen	—	—	35	26	6	56	42		—	—	42	22	42	22	—	—	
Bleibt Reinaufwand unter Lit. B.	12,412	—	9,853	31	4,259	31	14,113		—	—	14,113	2	1,800	40	99	38	
Summe Tit. I.	7,897,771	—	1,814,092	42	3,435,516	4	5,249,608		2,463,704	31	7,713,313	17	5,072	16	109,529	52	
Zweite Abtheilung.																	
Tit. II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.																	
10. Abänderung der Bahn und Bahnhöfe auf die schmale Spur	1,077,517	—	248,554	34	713,188	17	1,061,742		5,000	—	1,066,742	51	—	—	* 10,774	9	
11. Abänderung des Transportmaterials auf die schmale Spur	500,000	—	18,713	55	424,906	21	443,620		56,379	44	500,000	—	—	—	—	—	
12. Herstellung der Laschenverbindung	135,000	—	7,868	—	126,869	4	134,737		—	—	134,737	4	—	—	262	56	
13. Provisorischer Bahnhof	7,516	—	5,729	49	80	—	5,809		1,706	11	7,516	—	—	—	—	—	
14. Definitive Hochbauten und Herstellungen	70,000	—	19,485	22	40,929	23	60,414		9,462	29	69,877	24	—	—	122	36	
15. Transportmaterial für die bestehende Bahn	736,300	—	350,676	8	316,848	50	667,494		88,451	56	755,945	54	—	—	354	6	
16. Transportmater. f. d. Basel-Waldshut. Bahn	663,000	—	—	—	377,290	26	377,290		285,709	40	663,000	—	—	—	—	—	
17. Telegraphenlinie von Mannheim bis Basel zweiter Draht	19,800	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	19,800	—	
18. Telegraphenlinie von Basel bis Konstanz	25,000	—	52	57	14,242	25	14,295		8,000	—	22,295	22	—	—	2,704	38	
19. Telegraphenlinie v. Pforzheim nach Karlsruhe	6,000	—	—	—	2,568	40	2,568		—	—	2,568	40	—	—	3,431	20	
20. Main-Neckarlinie — Staatstelegraph	8,871	—	4,871	7	—	—	4,871		4,000	—	8,871	7	—	7	—	—	
Summe Aufwand	3,269,004	—	755,951	52	2,016,893	20	2,772,845		458,709	10	3,231,554	22	—	7	37,449	45	
Hiervon abgezogen die Einnahmen	—	—	344	40	14,358	3	14,702		—	—	14,702	43	—	—	+ 14,702	43	
Bleibt Reinaufwand unter Tit. II.	3,269,004	—	755,607	12	2,002,535	17	2,758,142		458,709	10	3,216,851	39	—	7	52,152	28	
Gesammt-Aufwand	11,096,775	—	2,569,699	54	5,438,051	21	8,007,751		2,922,413	41	10,930,164	56	5,072	16	161,682	20	

* Hiervon 10,000 fl., welche im Budget für 1856 und 1857 auf §. 8 übertragen sind, zur Ausführung durch die Betriebsverwaltung.

* Diese 15 fl. 19 kr. sind schon in der Periode 1852 und 1853 verwendet, jedoch unter einer anderen Position verrechnet und deßhalb hier in Abzug gebracht.

* Mit Hinzurechnung des hierher gehörigen Theils der unten abgezogenen Einnahme mit 14,416 fl. 28 kr. beträgt der Mehraufwand 25,190 fl. 37 kr.

Vorschlag der Einschätzung für das Jahr 1850	Summe der Katastrer.	Gegen die Einschätzung		Bemerkungen.
		Gebäude.	Zugehörige.	
fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	

II.

Summarische Nachweisung

des

aus den Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse in den Jahren **1856** und **1857**

bestrittenen Aufwandes

für

den Bau und das Betriebsmaterial der großherzoglichen Staatseisenbahnen und für die Telegraphenanstalten.

Gegenstände.	Kreditbewilligungen für 1856 und 1857. Kreditrest von 1854 u. 1855 nach Beil. I. fl.	kr.	Neue Bewilligung für 1856 u. 1857. fl.	kr.	Summe. fl.	kr.	Rechnungsgemäße Verwendung. 1856 fl.	kr.	1857. fl.	kr.	Summe. fl.	kr.	Hiezu Restbedarfsig am 1. Januar 1858. fl.	kr.	Summe des Aufwands. fl.	kr.	Gegen die Kreditbewilligung. Mehr. fl.	kr.	Weniger. fl.	kr.
Tit. I. Eisenbahnbauverwaltung.																				
5. A. Badische Staatseisenbahnen.																				
1. Eisenbahn v. Mannheim nach Heidelberg anstatt 12,323 fl.	6,704	—	2,500	—	9,204	—	6,034	49	1,720	34	7,755	23	1,448	37	9,204	—	—	—	—	—
2. Zweites Geleise von Freiburg bis Basel, anstatt 5,000 „	18,420	—	—	—	18,420	—	2,492	18	3,834	8	6,326	26	—	—	6,326	26	—	—	12,093	34
3. Mannheimer Hafenbahn, anstatt 15,000 „	20,486	—	—	—	20,486	—	9,719	43	12,896	46	22,616	29	384	—	23,000	29	2,514	29		
4. Eisenbahn von Haltingen nach Basel und Waldshut, anstatt 1,081,868 „	1,658,490	—	1,278,172	—	2,937,662	—	1,854,973	15	287,914	2	2,142,887	47	794,774	13	2,937,662	—	—	—	—	—
4½. Eisenbahn von Waldshut nach Schaffhausen, beziehungsweise Rentung — „	—	—	1,000,000	—	1,000,000	—	10,626	32	5,980	31	16,626	3	—	—	16,626	3	—	—	—	—
5½. Vorunterlichungen neuer Eisenbahnlinien — „	—	—					13,154	15	14,496	14	27,650	29	955,723	28	983,373	57	—	—	—	—
5. Verlegung des Kehler Bahnhofs 698,500 „	698,500	—	—	—	698,500	—	—	—	7,764	9	7,764	9	690,735	51	698,500	—	—	—	—	—
6. Kosten, Verbereitungs- und Verwaltungskosten, anstatt 53,727 „	54,158	—	66,179	—	120,337	—	51,964	48	34,107	2	86,071	50	34,265	10	120,337	—	—	—	—	—
Summe anstatt 2,466,418 fl.	2,457,258	—	2,346,851	—	4,804,009	—	1,948,995	40	368,702	56	2,317,698	36	2,477,331	19	4,795,029	55	2,514	29	12,093	34
6½. Hiervon ab die Einnahmen von sämmtlichen Eisenbahnbauten, anstatt 6,111 „	4,055	—	253,040	—	257,095	—	101,285	30	29,387	47	130,679	12	126,415	43	257,095	—	—	—	—	—
Bleibt Reinaufwand unter Tit. A. 2,460,307 fl.	2,453,203	—	2,093,811	—	4,547,514	—	1,847,710	10	339,309	14	2,187,019	24	2,350,915	31	4,537,934	55	2,514	29	12,093	34
B. Main-Neckareisenbahn.																				
7. Grunderwerbung und sonstiger Vollendungsaufwand	—	—	—	—	—	—	71	36	215	5	286	41	—	—	286	41	286	41	—	—
7½. Hiervon ab die Einnahmen	—	—	—	—	—	—	—	18	4	5	4	23	—	—	4	23	4	23	—	—
Bleibt Reinaufwand unter Tit. B.	—	—	—	—			71	18	211	—	282	18	—	—	282	18	282	18	—	—
Summe Tit. I.	2,453,203	—	2,093,811	—	4,547,514	—	1,847,781	28	339,520	14	2,187,301	42	2,350,915	31	4,538,217	13	2,796	47	12,093	34
Tit. II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.																				
8. Vollendungsarbeiten an der bestehenden Bahn	10,000	—	—	—	10,000	—	3,077	22	6,839	10	9,916	32	—	—	9,916	32	—	—	83	28
9. Umänderung der Bahn und Bahnhöfe auf die schmale Spur	5,000	—	—	—	5,000	—	2,314	23	2,869	38	5,184	1	—	—	5,184	1	184	1	—	—
10. Umänderung des Transportmaterials auf die schmale Spur	56,380	—	—	—	56,380	—	38,072	—	8,523	38	46,595	38	—	—	46,595	38	—	—	9,784	22
11. Provisorischer Bahnhof	1,706	—	—	—	1,706	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,706	—
12. Definitive Hochbauten und Herstellungen	9,463	—	42,800	—	52,263	—	8,936	26	14,915	15	23,851	41	27,887	29	51,739	12	—	—	523	48
13. Anschaffung von Transportmaterial	374,161	—	284,300	—	658,461	—	337,057	20	187,063	26	524,120	46	131,302	3	656,422	49	—	—	2,038	11
14. Ausrüstungsgegenstände für die Bahn von Basel bis Waldshut	—	—	48,085	—	48,085	—	9,761	5	25,616	49	35,377	54	3,200	—	38,577	54	—	—	9,487	6
15. Telegraphenanstalten	8,000	—	56,008	—	64,008	—	1,777	2	40,932	6	42,709	8	31,556	18	74,265	26	—	—	492	34
			* 10,750		* 10,750															
16. Main-Neckarlinie. Staatstelegraph	4,000	—	2,000	—	6,000	—	317	41	2,182	19	2,500	3	2,000	—	4,500	3	—	—	1,499	57
Summe	468,710	—	433,173	—	901,883	—	402,313	24	288,342	21	690,655	45	196,345	50	887,001	5	184	1	25,615	26
			* 10,750		* 10,750															
			443,923	—	912,633	—														
16½. Hiervon ab die Einnahmen	—	—	—	—	—	—	19	29	1,017	3	1,037	2	—	—	1,037	2	—	—	+ 1,037	2
Bleibt Reinaufwand unter Tit. II.	468,710	—	443,923	—	912,633	—	402,493	55	287,324	48	689,818	43	196,345	50	886,164	33	184	1	26,652	28
Gesammtaufwand	2,922,413	—	2,537,734	—	5,460,147	—	2,250,275	23	626,845	2	2,877,120	25	2,547,261	21	5,424,381	46	2,980	48	38,746	7
			* Rheinstatt-Bahn.		* Rheinstatt-Bahn.															

II.

Nachweisung

über

den Fortgang des Eisenbahnbaues, so wie der aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse in den Jahren 1856 und 1857 auf den Bau und das Betriebsmaterial der Großherzoglichen Staats-Eisenbahnen und auf die Telegraphenanlagen verwendeten Summen.

Die Thätigkeit der Bauverwaltung wurde in der abgelaufenen Budgetperiode hauptsächlich durch die Fortsetzung der Arbeiten an der Bahn von Haltingen bis Waldshut und durch die technischen Vorarbeiten für die im Projekt liegenden neuen Bahnen in Anspruch genommen.

Auf der ganzen Strecke von Haltingen bis Waldshut wurden die eigentlichen Bahnbauten bis auf wenige und unbedeutende Nacharbeiten in den Jahren 1856 und 1857 vollendet; dagegen sind auf den Stationen Basel und Waldshut noch umfassende Bauten auszuführen.

In Basel blieb nämlich die Herstellung des definitiven Hauptaufnahmegebäudes ausgesetzt, weil man noch weitere Erfahrungen über die Bedürfnisse an Räumlichkeiten sammeln wollte; die Einrichtungen in Waldshut aber sind zu sehr davon abhängig, ob die Bahn nach Konstanz und Thurgi fortgesetzt wird, als daß es nicht räthlich gewesen wäre, sich vorerst thunlichst auf Provisorien zu beschränken. Die Eröffnung der Bahn oberhalb Basel erfolgte, wie in der Budgetvorlage für 1856 und 1857 in Aussicht gestellt worden war, bis Säckingen im Februar und von da bis Waldshut im Oktober 1856. Die Bauarbeiten, welche an der Bahn von Mannheim bis Haltingen, an dem zweiten Geleise von Freiburg bis Basel und an der Mannheimer Hafenbahn noch nachträglich zu vollziehen waren, beschränken sich auf wenige und im Ganzen unbedeutende Vervollständigungen.

Mit der Verlegung des Kehler Bahnhofes konnte nicht begonnen werden, weil die Verhandlungen über die damit in Verbindung stehende Rheinbrücke und deren Höhenlage erst gegen Ende des Jahres 1857 zum Abschluß kamen.

Was die technischen Vorarbeiten für die neuen Bahnen anbelangt, so wurden jene für die Bahn von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker in allen Punkten, namentlich auch bezüglich der Kostenberechnung, vollständig gefertigt, so daß jeder Zeit ohne Aufenthalt mit dem Bau begonnen werden kann. Das Gleiche ist der Fall rücksichtlich der Bahn von Waldshut über Schaffhausen bis Singen, wogegen für die Strecke von Singen bis Konstanz vorläufig nur auf Grund der Höhenaufnahmen die Bestimmung und Absteckung der Linie

stattfand. Die weiteren Aufnahmen auf dieser Strecke unterblieben, weil man das bezügliche Personale zu den Voruntersuchungen auf der Linie durch das Wuttachthal verwenden mußte.

In Betreff der Kinzigthalbahn wurden für die schwierigeren Strecken, wo es zur Aufstellung zuverlässiger Kostenanschläge erforderlich war, ebenfalls vollständige ins Detail gehende Voruntersuchungen gepflogen; auf den übrigen Strecken beschränkte man sich darauf, auf Grund der Höhenaufnahmen und mit Benützung vorhandener Materialien die Linie festzustellen und in der Natur abzustecken. Kostenüberschläge wurden für die ganze Linie von Offenburg bis Singen ausgearbeitet.

Bei der Odenwälder Bahn wurden so viele Linien in Frage gestellt, daß die Großherzogliche Regierung für angemessen hielt, die Untersuchungen derselben vorerst blos in so weit vornehmen zu lassen, als es nöthig war, um beurtheilen zu können, welche Linie den Vorzug verdient. Zu diesem Zwecke wurde auf Grund summarischer Aufnahmen eine vergleichende Darstellung der Längen, Steigungsverhältnisse und der Kosten der verschiedenen Linien, sowie der einschlägigen Bevölkerungs- und Verkehrsverhältnisse bearbeitet.

Die Eisenbahnbetriebsverwaltung hat die von der Bauverwaltung übernommene Trockenlegung der Bahnstrecken bei Bellingen vollzogen.

Die Nacharbeiten für die Abänderung der Bahn und Bahnhöfe sowie des Transportmaterials auf die schmale Spur sind gänzlich vollendet worden.

Von den definitiven Hochbauten und Herstellungen sind die Güterschopfen in Karlsruhe und Durlach, der Wagenschopfen in Karlsruhe und das Bahnhofthürmchen in Freiburg vollendet. Die im Mannheimer Bahnhof vorgesehene Erweiterung der Bureaulokalitäten in Verbindung mit der Herstellung freistehender Abtritte ist erst theilweise vollzogen und wird in der Budgetperiode 1858 und 1859 zur Vollendung kommen. Das Gleiche ist der Fall mit der Erbauung definitiver Güterschopfen zu Muggensturm, Dinglingen und Orschweier; wegen der inzwischen sehr gestiegenen Arbeitslöhne und Materialpreise tritt jedoch die Nothwendigkeit ein, im Eisenbahnbaubudget für 1858 und 1859 für diese drei Bauten eine Krediterweiterung in Anspruch zu nehmen. Dagegen sind die Güterschopfen in Baden und Bühl noch nicht begonnen, weil ihre Herstellung mit anderweiten inzwischen für angemessen befundenen Veränderungen, wofür im außerordentlichen Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1858 und 1859 unter §§. 1 und 2 die Anforderungen enthalten sind, in Verbindung stehen. Von der im Budget für 1856 und 1857 genehmigten Anschaffung von Transportmaterial ist nur jene der Briefpostwagen gänzlich vollzogen. Das übrige Transportmaterial ist zum Theil abgeliefert, zum Theil fallen die Ablieferungstermine in das Jahr 1858, weßhalb der noch unverwendete Rest des Kredites aufrecht zu erhalten ist.

Unter den Ausrüstungsgegenständen konnte die Aufstellung einer Dampfmaschine im Bahnhof zu Waldshut einstweilen noch unterbleiben, weil für das dermalige Bedürfniß durch eine Wasserleitung gesorgt werden konnte. Sie wird jedoch bei Fortführung der Eisenbahn nothwendig werden. Die übrigen Anschaffungen sind vollzogen, nur ist wegen der in das Jahr 1858 fallenden Zahlungen ein Kreditrest zu übertragen.

Die Telegraphenleitung von Basel nach Konstanz ist vollendet, jedoch zeigt sich das Bedürfniß einer Vermehrung der Stationen an dieser Linie, wozu der noch nicht verwendete Theil des Kredits erfordert wird. Die Verlegung des Telegraphenbureaus zu Mannheim in die Stadt ist vollendet.

Der Ausführung der Telegraphenleitung von Heidelberg nach Würzburg stehen zur Zeit noch Anstände entgegen. Die Leitung ist deßhalb im Jahr 1857 nur von Mosbach über Tauberbischofsheim nach Wertheim ausgeführt worden. Die Strecke von Heidelberg bis Mosbach ist in Ausführung begriffen und es wird die ganze Linie von

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Heidelberg nach Wertheim mit einer Abzweigung von Mosbach nach Eberbach in Kürze dem Verkehr übergeben werden können.

Die Telegraphenlinie von Offenburg durch das Kinzigthal ist vollendet und schon längere Zeit im Betrieb. Jedoch hat sich eine Vermehrung der Stationen als angemessen gezeigt und ist bereits angeordnet.

Außer diesen durch das Budget genehmigten Telegraphenanlagen hat sich im Laufe der Budgetperiode noch die Ausführung nachstehender kleineren Linien als nothwendig ergeben und es hat dieselbe auf Grund von Administrativkrediten im Gesammtbetrag von 10,750 fl. stattgefunden, nämlich:

1. eine Leitung von Pforzheim bis zur Württembergischen Grenze gegen Wildbad;
2. eine Leitung von Stockach bis zur Preußischen Grenze gegen Sigmaringen;
3. eine Leitung von Basel nach Lörrach und Schopfheim;
4. eine Leitung von Dinglingen nach Lahr.

Die Herstellungen an dem Staatstelegraphen der Main-Neckar-Linie sind zwar ausgeführt, jedoch sind die Kosten für die Verlegung des Telegraphenbureaus zu Frankfurt in die Stadt noch nicht zur Aufrechnung gekommen.

Uebergehend zur Nachweisung der auf die erwähnten Herstellungen in den Jahren 1856 und 1857 verwendeten Summen, ergeben sich zu der auf Seite 9 ff. enthaltenen summarischen Nachweisung folgende

Erläuterungen.

Tit. I. Eisenbahndauverwaltung.

A. Badische Staatseisenbahnen.

§. 1. Eisenbahn von Mannheim bis Haltingen.

Der unverwendet gebliebene Rest von 1,448 fl. 37 kr. ist nothwendig, um die Kosten der Nachrevision der Eisenbahngrenzen und der Vervollständigung der Umsteinung, welche in der vergangenen Budgetperiode nicht ganz bewirkt werden konnte, sowie kleinere Ausgaben für den Grundbesitz bis zur vollzogenen Ueberweisung an die Eisenbahnbetriebsverwaltung zu bestreiten.

§. 2. Zweites Geleise von Freiburg bis Basel.

Dieser Baugegenstand, welcher im Ganzen zu 1,241,729 fl. 57 kr. veranschlagt und nach Abrechnung des zu 95,918 fl. 38 kr. angenommenen Werths der schon früher angeschafften Materialien im Budget für 1854 und 1855 zu . . . . . 1,145,811 fl. — kr.
aufgenommen war, ist nun gänzlich vollendet.

Der wirkliche Aufwand beträgt mit Ausschluß der von früheren Eisenbahnbauten erübrigten, und für das zweite Geleise verwendeten Materialien im Werthe von 95,918 fl. 38 kr. . . .	1,030,417 „ — „
es blieben daher unverwendet	115,394 fl. — kr.
wovon	103,300 „ 26 „
in der berichtigten Nachweisung für 1854 und 1855 und die weiteren	12,093 „ 34 „
nunmehr hier als Erübrigung nachgewiesen sind.	

§. 3. Mannheimer Hafenbahn.

Auch diese Bahn ist vollendet; der geringe Betrag von 384 fl. ist nur darum für die Periode 1858 und 1859 vorbehalten worden, um für Nacharbeiten an der erst vor Kurzem noch hergestellten Bahnverbindung zwischen dem Hafenbahnhofe und dem ehemaligen Schmitt'schen Magazine noch einige Mittel zu besitzen.

Als neue im Budget für 1856 und 1857 nicht vorgesehene Ausgaben erscheinen in der Baurechnung:

1. für Ausfüllung einer durch Anschüttung des Dammes zur Hafenbahn vor der Heidelberger Barriere entstandenen Vertiefung, welche in Folge der an die Stadtgemeinde Mannheim gegebenen Zusagen vollzogen werden mußte . . . . . 7,925 fl. 32 kr.
2. Für Herstellung der obenerwähnten Verbindungsbahn zwischen dem Hafen und dem ehemaligen Schmitt'schen Magazine . . . . . 2,700 „ — „

zusammen 10,625 fl. 32 kr.

Dennoch enthält die summarische Nachweisung des wirklichen Aufwandes nur eine Mehrverwendung von . . . . . 2,514 „ 29 „

Die Abweichung von . . . . . 8,111 fl. 3 kr.

ist daher als Ersparniß an der Bewilligung für die ursprünglich genehmigten Bauausführungen anzusehen.

§. 4. Eisenbahn von Haltingen nach Basel und Waldshut.

Der am 31. Dezember 1857 unverwendet gebliebene Rest der Bewilligungen in der Summe von 794,774 fl. 13 kr ist dazu bestimmt

1. die Arbeiten an der Bahn und die Hochbauten zwischen Säckingen und Waldshut in allen ihren Theilen zu vollenden;
2. das zur Zeit noch fehlende Hauptdienstgebäude auf dem Bahnhofe zu Basel — nebst Aus- und Einsteighalle und Dienstwohnungen — herzustellen, und
3. auf dem Bahnhofe zu Waldshut die wegen der Fortsetzung der Großherzoglichen Bahn nach Konstanz und wegen des Anschlusses an die schweizerische Nordostbahn nöthig werdenden Aenderungen und Vervollständigungen in den Fahreinrichtungen vorzunehmen, und statt der nur provisorisch errichteten Dienstgebäude bleibende zu erbauen.

Für das unter Ziff. 2 erwähnte Hauptdienstgebäude liegt, da die Entscheidung über dessen Ausführung erst in neuerer Zeit gefaßt wurde, ein feststehender Plan und Kostenüberschlag zwar noch nicht vor, allein nach dem Ergebnisse der Berathung einer dafür aus den verschiedenen betheiligten Verwaltungszweigen zusammengesetzten Kommission werden die zu errichtenden Gebäude eine Ausdehnung erhalten, bei welcher die Summe von 140,000 fl., welche in dem früheren Ueberschlage dafür vorgesehen war, weitaus nicht zureichen wird. Es ist dies neben der Steigerung der Arbeits- und Materialpreise hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, daß in dem Bahnhofe für eine größere Anzahl von Beamten und Bediensteten der Eisenbahnbetriebs- und der Zollverwaltung, welche nur schwer und in weiter Entfernung vom Bahnhofe gegen übermäßig hohe Preise Miethwohnungen hätten bekommen können, Dienstwohnungen hergestellt werden sollen.

Der Bahnhof zu Waldshut konnte, so lange es ungewiß war, ob und in welchen Richtungen die Bahn weiter geführt wird, nur nach dem augenblicklichen Bedürfnisse eingerichtet werden; es wurden daher namentlich für sämmtliche Gebäude Provisorien errichtet.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Aus diesem Grunde ist auch an der früheren Ueberschlagssumme des Bahnhofes der Betrag von 129,374 fl. 32 kr. bis jetzt unverwendet geblieben.

Nachdem nun aber beabsichtigt wird, die Bahn bis Konstanz fortzuführen und außerdem eine Verbindung mit der schweizerischen Nordostbahn bei Koblenz herzustellen, so müssen die Fahreinrichtungen auf dem Bahnhofe eine weit bedeutendere Ausdehnung erhalten und die Dienstgebäude, welche nun bleibend erbaut werden sollen, nach größerem Maßstabe bemessen werden, als es früher bei Aufstellung des Ueberschlages für das Budget 1856 und 1857 angenommen worden war.

Zudem muß auch hier, bei dem Mangel an Miethwohnungen, für Dienstwohnungen der Beamten und Bediensteten in größerer Zahl gesorgt werden, als es sonst bei der Bahn von Mannheim bis Haltingen nothwendig war.

Pläne und Kostenüberschläge für diese Bauten liegen zwar noch nicht vor; immerhin wird aber der Mehraufwand über den anfänglichen Voranschlag ein sehr beträchtlicher sein.

Wenn gleichwohl ungeachtet des hiernach in Aussicht stehenden sehr beträchtlichen Mehrbedarfs für die beiden Hauptstationen in dem Eisenbahnbaubudget für 1858 und 1859 eine Krediterweiterung nicht in Anspruch genommen wird, so ist dies dem erfreulichen Umstande zu verdanken, daß bei dem Vollzuge der Bauten auf der Bahnlinie von Haltingen bis Waldshut, namentlich bei der Herstellung des Planums, der Uebergangswerke und Flußbauten, bei dem Unterbau, bei dem Schienenbau, endlich bei Errichtung der Haltstationen und Bahnwartshäuser eine obigem Mehrbedarf entsprechende Erübrigung an der früheren Budgetsbewilligung erzielt werden konnte.

§. 4½. Bahn von Waldshut aufwärts bis Schaffhausen und §. 5½. Voruntersuchung neuer Eisenbahnen.

Die unter diesen beiden Posten gemachten Ausgaben betreffen nur die technischen Voruntersuchungen für die Bahn von Waldshut bis Konstanz und Waldshut bis Koblenz; für die Verlegung des Kehler Bahnhofes; für die Bahn von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker; für die Bahn durch den Odenwald und für die Bahn durch das Kinzigthal.

Der nach Abzug dieses Aufwandes übrig gebliebene Rest der Abschlagsbewilligung von 1,000,000 fl. mit 955,723 fl. 28 kr. soll bei der Erbauung der Bahn von Waldshut bis Konstanz seine Verwendung finden.

§. 5. Verlegung des Kehler Bahnhofes.

Mit den im Jahre 1857 verwendeten 7,764 fl. 9 kr. wurden zum Bauvollzuge die Einleitungen getroffen und einige Materialanschaffungen vollzogen.

Wegen Verwendung des Verwilligungsrestes wird die Begründung zum neuen Budget für 1858 und 1859 die erforderliche Erläuterung geben.

§. 6. Lasten, Vorbereitungs- und Verwaltungskosten.

Der Verwilligungsrest muß zur Deckung des Restbedürfnisses bis zur Vollendung der Bauten unter den §§. 1 3, 4 und 5 vorbehalten bleiben.

§. 6½. Einnahmen von sämmtlichen Bahnbauten.

Die Einnahmen werden sich erst nach und nach durch den Verkauf der vorhandenen Güterabschnitte und der nach Beendigung der Bauten entbehrlich beziehungsweise unbrauchbar gewordenen Geräthe und Materialien ergeben.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Es ist zur Zeit kein Grund vorhanden, von dem früheren Anschlage abzugehen und die Größe des noch in Aussicht stehenden Erlöses neu zu bestimmen, indem das Ergebniß des Verkaufs vielen Zufälligkeiten unterworfen ist.

Der Restbetrag wird daher unverändert der nächsten Budgetperiode überwiesen.

§. 7. und 7½ Aufwand und Einnahmen für den Bau der Main-Neckar-Eisenbahn.

Die unter diesen beiden Titeln erscheinenden geringen Beträge bestehen in Nachträgen für Grunderwerbung und in Kosten für Anfertigung von Vorfenstern an das Heidelberger Dienstgebäude.

Tit. II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

§. 8. Vollendungsarbeiten an der bestehenden Bahn.

Der aus dem Budget für 1854 und 1855 vom §. 1. hieher übertragene Kreditrest von 10,000 fl. betrifft die Trockenlegung der Bahnstrecken bei Distanzstein Nr. 819, 820 und 824 Diese Arbeit ist nunmehr vollzogen.

Die hier erscheinende Minderausgabe von 83 fl. 28 kr. ist Ersparniß.

§. 9. Abänderung der Bahn und Bahnhöfe auf die schmale Spur.

Die Mehrausgabe von 184 fl. 1 kr. rührt davon her, daß bei Bemessung des aus der Periode 1854 und 1855 übertragenen Kredites auf die aus diesen Mitteln bestrittene geometrische Aufnahme und Kartirung der Bahnhöfe, deren Anfertigung erst im Laufe dieser Budgetperiode als nothwendig erkannt worden, keine Rücksicht genommen war. Sie ist noch nicht vollendet, weßhalb auch im Baubudget für 1858 und 1859 für diese Vollendung neue Mittel angefordert sind.

§. 10. Abänderung des Transportmaterials auf die schmale Spur.

Die Minderausgabe von 9,784 fl. 22 kr. ist Ersparniß.

§. 11. Bruchsaler Bahnhof.

Der Kreditrest mit 1,706 fl. kam nicht zur Verwendung und ist Ersparniß.

§. 12. Definitive Hochbauten und Herstellungen.

Die aus dem Kreditrest von 9,463 fl. herzustellenden Bauten sind sämmtlich vollendet, und zwar mit einem Minderaufwand von	523 fl. 48 kr.
Wird hierzu der unter den Einnahmen §. 16½ verrechnete Erlös aus dem alten Güterschopf im Karlsruher Bahnhof gerechnet mit	980 „ — „
so beträgt die Ersparniß im Ganzen	1,523 fl. 48 kr.

Auf die aus dem neuen Kredit von 42,800 fl. herzustellenden Bauten ist die Summe von 14,912 fl. 31 kr. verwendet und es sind 27,887 fl. 29 kr. in das Budget für 1858 und 1859 zu übertragen, da noch keine dieser Bauten vollendet ist.

§. 13. Anschaffung von Transportmaterial.

Die Anschaffungen sind noch nicht vollendet. Der hier aufrecht erhaltene Kredit ist theils zur Zahlung von in

Bestellung gegebenen Lokomotiven und Wagen, theils zur Anschaffung weiterer noch nicht bestellter Wagen nothwendig. Die Minderverwendung von 2,037 fl. 47 kr. ist Ersparniß bei der Anschaffung von Briefpostwagen.

§. 14. Ausrüstungsgegenstände für die Bahn von Basel nach Waldshut.

Der aufrecht erhaltene Kredit mit 3,200 fl. ist zur Zahlung rückständiger Anschaffungen nöthig.

Die Minderverwendung im Betrage von 9,487 fl. 6 kr. hat zum Theil darin ihren Grund, daß die vorgesehen gewesene Dampfmaschine für die Station Waldshut durch Ausführung einer Wasserleitung vorerst entbehrlich gemacht werden konnte.

§. 15. Herstellung von Telegraphenanlagen.

Für die Telegraphenanlage zwischen Basel und Konstanz, für die Verlegung des Telegraphenbureaus zu Mannheim in die Stadt, für die Telegraphenleitungen zwischen Offenburg und Konstanz und zwischen Heidelberg und Wertheim, beziehungsweise der Bayerischen Grenze, ist zur vollständigen Ausführung der Arbeiten und Einrichtungen der Telegraphenstationen der Restbetrag mit 30,647 fl. 45 kr. erforderlich.

Zur Herstellung weiterer Telegraphenanlagen, welche nicht in dem Budget für 1856 und 1857 vorgesehen war, deren Bedarf sich aber als nothwendig und zweckmäßig ergeben hat, wurden ferner verschiedene Administrativkredite bewilligt und zwar:

a. für Herstellung der Telegraphenleitung von Pforzheim bis zur Württembergischen Grenze bei Neuenbürg	400 fl.
b. für Herstellung einer Telegraphenlinie von Stockach über Mößkirch bis an die Preußische Grenze bei Sigmaringen	4,200 „
c. für Herstellung einer Telegraphenlinie von Basel nach Lörrach und Schopfheim	4,700 „
d. für Herstellung einer solchen von Dinglingen nach Lahr	1,450 „
	10,750 fl.

Diese Telegraphenlinien sind hergestellt. Bei den beiden ersteren ergab sich ein Minderaufwand von 119 fl. 11 kr. + 373 fl. 23 kr., im Ganzen also eine Ersparniß von 492 fl. 34 kr.; für die beiden übrigen Linien dagegen sind die Restbeträge von 519 fl. 52 kr. und von 388 fl. 41 kr. zur Ausführung verschiedener Vollendungsarbeiten in der Budgetperiode von 1858 und 1859 erforderlich.

Hiernach ist im Ganzen ein Kreditrest von 31,556 fl. 18 kr. zu übertragen.

§. 16. Staatstelegraph der Main-Neckarlinie.

Die Ausführung des zweiten Drathes ist vollendet. Der an dem Budgetsatz von 4,000 fl. nicht verwendete Rest mit 1,499 fl. 57 kr. ist erspart.

Die Verlegung des Telegraphenbureaus zu Frankfurt in die Stadt ist zwar auch vollendet; die Herstellungskosten sind jedoch noch nicht aufgerechnet, weßhalb der Gesammtbetrag des Voranschlags mit 2,000 fl. in das nächste Budget zu übertragen ist.

§. 16½. Einnahmen.

Bei Ausführung der durch die Betriebsverwaltung vollzogenen Herstellungen hat sich aus Materialerlös u. s. w. eine Einnahme von 1,037 fl. 2 kr. ergeben. Der erheblichste Theil hiervon besteht in dem Erlös aus dem alten Karlsruher Güterschopf, welcher an der Verwendung unter §. 12. in Abzug zu bringen ist.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Die Uebereinstimmung der Nachweisung für 1856 und 1857 mit der Rechnung der Eisenbahnschuldentilgungskasse ist aus folgendem zu erkennen:

Die sämmtlichen Eisenbahnbaukassen haben nach Abzug der Rücklieferungen von der Eisenbahnschuldentilgungskasse an Zuschüssen erhalten:

im Jahr 1856 (Conf. 1. Beilagenheft von 1857)	2,326,069 fl. 55 kr.
„ „ 1857	594,288 „ 48 „
in beiden Jahren zusammen also . . .	2,920,358 fl. 43 kr.

Hiervon wurden verwendet:

a. zu Bau- ꝛc. Ausgaben	3,008,841 fl. 2 kr.	
nach Abzug der eigenen Einnahmen . .	131,720 „ 37 „	
	2,877,120 fl. 25 kr.	
b. Zur Vergrößerung des umlaufenden Betriebsfonds der Geldrechnung	43,238 „ 18 „	
		2,920,358 fl. 43 kr.

Die Vergrößerung des umlaufenden Betriebsfonds der Geldrechnung der sämmtlichen Baukassen ergab sich in folgender Weise:

Vermehrung der Kassenreste	40,539 fl. 45 kr.
Verminderung der Passivreste	13,611 „ 45 „
	54,151 fl. 30 kr.
davon ab die Verminderung der Aktivreste . .	10,913 „ 12 „
Bleibt eine Vermehrung von	43,238 fl. 18 kr.

Ich wende mich nun zu

III.

Budget

des Eisenbahnbaues für 1858 und 1859

zu Lasten der Eisenbahnschuldentilgungskasse.

Gegenstände.	Gesammtbedarf. Kreditreste von 1856 und 1857.	Neue resp. weitere Anforderung.	Summe.	Hievon fallen voraussichtlich in spätere Perioden.	Budgetsatz für 1858 und 1859.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Tit. I. Eisenbahnbauverwaltung.					
§. A. Badische Staatseisenbahnen.					
1. Eisenbahn von Mannheim bis Haltingen .	1,449	—	1,449	—	1,449
2. Mannheimer Hafenbahn	384	3,000	3,384	—	3,384
3. Eisenbahn von Haltingen nach Basel und Waldshut	794,774	—	794,774	—	794,774
4. Eisenbahn von Waldshut nach (Schaffhausen und) Konstanz	955,723	7,107,077	8,062,800	2,062,800	6,000,000
5. Verlegung des Kehler Bahnhofes	690,736	330,514	1,021,250	221,250	800,000
6. Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl — Badischer Antheil	—	1,100,000	1,100,000	400,000	700,000
7. Eisenbahn von Waldshut nach Thurgi — Badischer Antheil	—	554,500	554,500	—	554,500
8. Eisenbahn von Durlach nach Pforzheim und Mühlacker	—	5,417,820	5,417,820	2,917,820	2,500,000
9. Lasten, Vorbereitungs- und Verwaltungskosten	34,265	353,000	387,265	90,000	297,265
Summe .	2,477,331	14,865,911	17,343,242	5,691,870	11,651,372
10. Hiervon abgezogen die Einnahmen von sämmtlichen Eisenbahnen	126,416	62,500	188,916	15,100	173,816
bleibt Aufwand unter Lit. A. .	2,350,915	14,803,411	17,154,326	5,676,770	11,477,556
B. Main-Neckareisenbahn.					
11. Grunderwerbung u. sonst. Vollendungsaufwand	—	6,700	6,700	—	6,700
Summe Tit. I. .	2,350,915	14,810,111	17,161,026	5,676,770	11,484,256
Tit. II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.					
12. Definitive Hochbauten und Herstellungen .	27,887	42,100	69,987	—	69,987
13. Aufnahme und Kartirung der Stationsanlagen	—	3,000	3,000	—	3,000
14. Transportmaterial für die Bahn von Mannheim bis Waldshut	131,702	349,960	481,662	—	481,662
15. Transportmaterial für die Bahn von Waldshut nach Konstanz	—	1,404,000	1,404,000	1,404,000	—
16. Transportmaterial für die Bahn von Durlach nach Mühlacker	—	618,000	618,000	618,000	—
17. Ausrüstungsgegenstände für die Bahn von Basel bis Waldshut	3,200	—	3,200	—	3,200
18. Ausrüstungsgegenstände für die Bahn von Waldshut nach Konstanz	—	105,480	105,480	105,480	—
19. Ausrüstungsgegenstände für die Bahn von Durlach nach Mühlacker	—	27,540	27,540	27,540	—
20. Herstellung von Telegraphenanlagen . . .	31,556	26,064	57,620	—	57,620
21. Staatstelegraph der Main-Neckarlinie . .	2,000	—	2,000	—	2,000
Summe Tit. II. .	196,345	2,576,144	2,772,489	2,155,020	617,469
Gesammtaufwand .	2,547,260	17,386,255	19,933,515	7,831,790	12,101,725

Begründung.

Die Form, in welche das Eisenbahnbaubudget von 1858 und 1859 gebracht ist, weicht von den früheren Vorlagen etwas ab.

Die Großherzogliche Regierung hat nämlich für angemessen und zweckmäßig erkannt, in das Eisenbahnbaubudget jeweils den ganzen zur Zeit seiner Aufstellung in Aussicht stehenden Aufwand für den Eisenbahnbau aufnehmen zu lassen, also auch denjenigen Theil, welcher in einer bevorstehenden Budgetperiode noch nicht, sondern voraussichtlich erst in einer späteren zur Verwendung gelangen wird.

Bei der Genehmigung neuer Eisenbahnanlagen oder Krediterweiterungen für solche kann es sich nicht blos um denjenigen Theil der Arbeiten, welche in der bevorstehenden Budgetperiode vollzogen und um diejenigen Geldbeträge handeln, welche hiefür aufgewendet werden könnten, sondern es wird sich der Natur der Sache nach die Genehmigung auf die ganze Anlage und auf die ganze zu ihrer Ausführung nothwendige Summe erstrecken müssen. Denn mit dem Ablauf einer Budgetperiode kann eine im Bau bereits vorgerückte neue Eisenbahnanlage ohne die größten Nachtheile für die Staatskasse wie für den Verkehr nicht eingestellt, und es kann die Vollendung des Werkes in einer späteren Zeit doch nicht mehr wohl in Frage gestellt werden. Treten äußere Umstände ein, welche die Ausführung oder die Vollendung einer begonnenen Anlage hindern, so ist dieß eine Sache für sich, welche durch eine diesen Umständen entsprechende neue Beschlußfassung ihre besondere Erledigung finden wird.

Immerhin wird, diesen Fall ausgenommen, von der Ansicht ausgegangen werden müssen, daß sich die Genehmigung auf die ganze Anlage und den hierfür veranschlagten Gesammtbedarf erstrecke.

Die mit „Budget" überschriebene ans Ende gestellte Spalte wird daher nur den Theil des Gesammtbedarfs in sich aufnehmen, welcher in einer vorliegenden Budgetperiode muthmaßlich zur Verwendung kommen wird und in seinen Endziffern zugleich die Summe bezeichnen, für welche die Mittel zu beschaffen sind.

Diese Einrichtung wird den wesentlichen Vortheil gewähren, daß der Aufwand, welcher mit der Vollendung der begonnenen und der Ausführung neu genehmigter Anlagen und Anschaffungen verknüpft sein wird, jederzeit vollständig überblickt werden kann; daß bei Beschaffung der Mittel, wo dieß mit Vortheil geschehen kann, auch auf den Bedarf der nächstfolgenden Periode ganz oder theilweise Rücksicht genommen werden kann, und daß ebenso bei Verakkordirung der Arbeiten, bei Abschluß von Lieferungsverträgen, wenn sich hierzu vortheilhafte Gelegenheiten zeigen, auch auf das entferntere Bedürfniß gesehen werden kann, ohne daß die zur Verfügung gestellten Mittel überschritten werden, weil die wirkliche Zahlung doch erst in die spätere Periode fällt.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Im Einklang hiermit wird denn auch in den späteren Nachweisungen über eine abgelaufene Budgetperiode die stattgehabte wirkliche Verwendung nicht mit dem Budgetsatz, sondern mit dem genehmigten Gesammtbedarf unter jeder einzelnen Position zu vergleichen sein, wodurch Nachweisungen und Budget wesentlich vereinfacht und übersichtlicher werden dürften.

Was nun die aus der Budgetperiode 1856 und 1857 in das vorliegende Budget übergehenden Kreditreste betrifft, so sind sie großentheils schon in den Erläuterungen zu der Nachweisung für 1856 und 1857, Seite 9 bis 18 oben ausführlicher begründet und werden daher in der nachfolgenden Begründung nur noch in so weit einer Erwähnung bedürfen, als sie mit neuen Anforderungen in Verbindung stehen.

Die Voranschläge für die in einer besonderen Gesetzesvorlage beantragten neuen Eisenbahnbauten sind in einer der Begründung am Schlusse angefügten Anlage in tabellarischer Form rubrikenweise zusammengestellt.

Tit. I. Eisenbahnbauverwaltung.

A. Badische Staatseisenbahnen.

§. 1. Eisenbahn von Mannheim bis Haltingen.

Der Kreditrest mit . . . . . 1,449 fl.
ist zur Vollendung der Umsteinung und Nachrevision der Eigenthumsgrenzen behufs der definitiven Uebergabe der Bahn an die Betriebsverwaltung erforderlich.

§. 2. Mannheimer Hafenbahn.

Der Kreditrest mit . . . . . 384 fl.
betrifft Nacharbeiten.

Die neue Anforderung von . . . . . 3,000 fl.
beruht darauf, daß für die Zufahrt zu den auf dem neuen Werft am Winterhafen aufgestellten zwei Krahnen die Herstellung abgepflasterter Uebergänge über die Geleise des Hafenbahnhofes am Rheinhafen nothwendig geworden ist, was beim ursprünglichen Ueberschlag nicht für erforderlich gehalten worden war.

§. 3. Eisenbahn von Haltingen nach Basel und Waldshut.

Der aufrecht erhaltene Kredit von . . . . . 794,774 fl.
ist zu Nacharbeiten auf der Bahnlinie, für die definitiven Hochbauten im Bahnhof zu Basel, so wie für die definitive Ausführung des Bahnhofes in Waldshut erforderlich.

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

In der Voraussetzung, daß über die Führung der Großherzoglichen Bahn durch Schaffhauser Gebiet mit dem schweizerischen Bundesrath und der Kantonsregierung von Schaffhausen in nächster Zeit ein Vertrag unter annehmbaren Bedingungen zu Stande kömmt, sind hier die Kosten für den Bau durch das Wangenthal über Schaffhausen nach Konstanz vorgesehen.

Der veranschlagte Gesammtbetrag für die Bahn (mit einer Spur, jedoch vollständig planirt für zwei Spuren) und für die Stationen berechnet sich im Durchschnitt auf die Stunde auf nicht ganz 400,000 fl. und steht um 90,000 fl. für die Stunde niederer, als der Aufwand der Bahnstrecke von Rheinfelden bis Waldshut.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Es geht hieraus hervor, daß die Bahn im Allgemeinen für den Bau keine ungünstigen Verhältnisse bietet; immerhin aber sind auf der Strecke zwischen Waldshut und Schaffhausen mehrere Bauten auszuführen, welche einen verhältnißmäßig hohen Aufwand in Anspruch nehmen. Dazu gehören namentlich der unterirdische Gang durch den Aaarberg nächst dem Fahrhaus bei Waldshut von 1200 Fuß Länge, der Uebergang über die Schlücht zwischen Waldshut und Thiengen, der Uebergang über die Steinach oberhalb Thiengen, der Uebergang über die Wuttach bei Lauchringen, sowie die bedeutenden Erdarbeiten im Wangenthal bei Jestetten und Altenburg, sodann bei Schaffhausen dem Rheinfall gegenüber. Auf der Strecke zwischen Schaffhausen und Konstanz dagegen bestehen die einzigen umfassenderen Bauwerke in der Ueberschreitung der Seebucht bei Allensbach und dem Rheinübergang bei Konstanz.

In Beziehung auf die Steigung wird das auf der Rheinthalbahn unterhalb Waldshut bestehende Maximum von 0,6 Prozent nirgends überschritten.

Der ganze Aufwand für diese Bahn ist ohne Abzug der zu 30,000 fl. veranschlagten Einnahmen in der Anlage berechnet zu . . . . . 8,232,800 fl.

Hierunter sind Lasten, Vorbereitungs- und Verwaltungskosten, welche unter §. 9 gehören . . 170,000 „

Es bleiben somit unter §. 4 . . . . . 8,062,800 fl.

Nach Abzug des von der früheren Verwilligung für diese Linie noch unverwendeten Kreditrestes 955,723 „

sind als neue Anforderung aufgenommen . . . . . 7,107,077 fl.

Nach Erklärung der technischen Behörde muß für die Bauausführung ein Zeitraum von drei Jahren in Aussicht genommen werden, weßhalb der Bedarf für 1857 und 1858 zu 6 Millionen vorgesehen ist.

§. 5. Verlegung des Kehler Bahnhofes.

Bei Aufstellung des früheren, der Budgetposition zu Grund gelegten Ueberschlages stand die unmittelbare Verbindung der großherzoglichen Bahn mit den französischen Bahnen durch Ueberbrückung des Rheins noch nicht in Aussicht. Diese Verbindung bedingt eine Höherlegung des ganzen Bahnhofplanums um beiläufig 6 Fuß, wodurch die Kosten für die Fundamentirung der Gebäude wesentlich erhöht werden. Außerdem aber erhalten fast sämmtliche Gebäulichkeiten, sowie die Fahreinrichtungen eine weit größere Ausdehnung als man früher angenommen hatte.

Der Gesammtaufwand für das hiernach erweiterte Bauprojekt ist ohne Abrechnung der zu 5,000 fl. angenommenen Einnahmen in der Anlage veranschlagt zu . . . . . 1,042,250 fl.

Nach Abzug der hierunter begriffenen unter §. 9 gehörenden Lasten, Vorbereitungs- und Verwaltungskosten . . . . . 21,000 „

bleibt Gesammtbedarf unter §. 5 . . . . . 1,021,250 fl.

und nach Abrechnung des Kreditrestes von . . . . . 690,736 „

stellt sich die neue Anforderung auf . . . . . 330,514 fl.

Da die Herstellung des Planums, wie nicht minder die Fundamentirung der Gebäude einen ungewöhnlich großen Zeitaufwand erfordern, so wird es schwerlich gelingen, das ganze Werk vor Spätjahr 1860 zu vollenden; es werden daher in der laufenden Budgetperiode die Ausgaben die im Budget vorgesehene Summe von 800,000 fl. nicht übersteigen.

§. 6. Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl.

Die Brücke wird 4 Pfeiler erhalten, die durch eiserne Gitterwerke verbunden werden; sie soll für zwei Spuren angelegt und zu beiden Seiten mit Fußwegen versehen werden.

Für die Gitterwerke sind die Kosten nach detaillirtem Ueberschlag zu . . . . . 600,000 fl.
berechnet, die Kosten für die Gründung der Pfeiler können zu beiläufig . . . . . 1,000,000 „

angenommen werden. Der Antheil Badens zu ½ beläuft sich daher auf . . . . . 800,000 fl.
Dazu sind für Befestigungsarbeiten noch in Ansatz gebracht . . . . . 300,000 „

Summe . . 1,100,000 fl.

Die Bauten werden auch bei der thunlichsten Beschleunigung in weniger als drei Jahren nicht vollendet werden können, weßhalb nur 700,000 fl. als Budgetsatz aufgenommen sind.

§. 7. Eisenbahn von Waldshut nach Thurgi (Badischer Antheil).

Die kurze Bahnstrecke erfordert sehr bedeutende Anschüttungen an dem steilen Hochgestade, an welchem sie fast in ihrer ganzen Ausdehnung hinzieht.

Die Brücke erhält im Allgemeinen dieselbe Konstruktion, wie jene bei Kehl. Ihr Gesammtaufwand ist angeschlagen zu . . . . . 600,000 fl.
es sind daher als Antheil von Baden aufgenommen . . . . . 300,000 „

Der ganze von Baden zu tragende Antheil an dem Aufwand für diese Verbindungsbahn ist ohne Abzug der zu 2,500 fl. veranschlagten Einnahmen in der Anlage zu . . . . . 566,500 fl.
berechnet. Hierunter sind auf §. 9 übertragen . . . . . 12,000 „

und bleiben also für §. 7 . . . . . 554,500 fl.

Bei der großen Wichtigkeit, welche der Anschluß an die schweizerische Nordostbahn für die ganze großherzogliche Rheinthalbahn hat, ist es der technischen Behörde zur besonderen Pflicht gemacht worden, den Bau so rasch als möglich herzustellen. Auch schweizerischer Seits wurde die möglichste Förderung zugesagt.

Treten keine unerwarteten Verhältnisse ein, so darf man hoffen, daß die Bahn bis Thurgi schon im Sommer 1859 dem Verkehr übergeben werden kann.

Der Gesammtbedarf ist deßhalb auch zugleich als Budgetsatz angenommen.

§. 8. Bahn von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker.

Nach den im Detail bearbeiteten Ueberschlägen berechnet sich der Gesammtaufwand für die Bahn und Stationen im Durchschnitt für die Stunde

für die Strecke zwischen Durlach und Wilferdingen auf . . . . . 413,000 fl.
„ „ „ „ Wilferdingen und Pforzheim auf . . . . . 712,000 „
„ „ „ „ Pforzheim und Mühlacker auf . . . . . 508,000 „
während sich die Kosten der zuletzt ausgeführten Bahnstrecke zwischen Rheinfelden und Waldshut auf . 483,000 „
stellen.

Die Vergleichung der einzelnen Positionen des Ueberschlags mit jenen des Aufwandes auf letzterer Strecke zeigt daß bei der Pforzheimer Bahn durchgängig

für Geländeentschädigung in runder Summe . . . . 40,000 fl.
und für Unterbau der Bahn . . . . . 8,000 „
sodann für Schienen . . . . . 15,000 „

auf die Stunde mehr in Ansatz gebracht worden sind, als die gleichen Objekte auf der oberen Rheinthalbahn kosteten.

Die Preise der Schienen hängen mehr oder weniger von zufälligen Verhältnissen ab; es wurden so hohe Beträge in den Ueberschlag aufgenommen, weil zur Zeit der Aufstellung desselben die Preise in andauerndem Steigen begriffen waren und man bei der muthmaßlichen Steigerung des Bedürfnisses ein Zurückgehen der Preise nicht in Aussicht nehmen zu dürfen glaubte.

Zum Unterbau der Bahn konnte man auf der Rheinthalbahn allenthalben Rheingeschiebe, das bei der Herstellung des Planums gewonnen wurde, benutzen; wogegen für die Pforzheimer Bahn wegen gänzlichem Mangel an Geschiebe durchgängig geschlagene Steine verwendet werden müssen.

Die Ansätze für Erwerbung des Areals beruhen auf Erhebung der neuesten Preise, die allgemein viel höher stehen, als jene im oberen Rheinthal.

Die Abtheilung zwischen Durlach und Wilferdingen gestaltet sich im Allgemeinen sowohl in Beziehung auf die Bauschwierigkeiten und auf die Steigungsverhältnisse günstig und es sind hier außer den angegebenen Momenten nur noch zwei Uebergänge über die Pfinz zu erwähnen, welche zur Erhöhung der Kosten beitragen.

Mehrfache größere Schwierigkeiten dagegen bietet das Terrain auf der Strecke zwischen Wilferdingen und Pforzheim, indem hier die Wasserscheide zwischen dem Pfinz- und Enzgebiet, trotz der projektirten großen Steigung von 12 Fuß auf 1000 Fuß durch einen mehrere Tausend Fuß langen Thaleinschnitt und einen 3000 Fuß langen unterirdischen Gang durchstochen werden muß und außerdem hohe Anschüttungen mit tiefen Einschnitten und einem weiteren kurzen Tunnel wechseln.

Zwischen Pforzheim und Mühlacker sind zwar die Steigungsverhältnisse wieder günstiger; da die Linie aber an steilen Berghalden hinzieht und tiefe Schluchten übersetzt, so sind hier ebenfalls hohe Anschüttungen und viele Stützmauern erforderlich.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß — wie bei der Bahn von Waldshut nach Konstanz — das Planum für zwei Spuren hergestellt, vorerst aber nur eine Spur gelegt werden soll.

Der Gesammtvoranschlag stellt sich ohne Abzug der zu 20,000 fl. angenommenen Einnahmen auf	5,544,820 fl.
Hiervon gehören unter §. 9	127,000 „
bleiben also für §. 8	5,417,820 fl.

Da mit dem Vollzug — zunächst mit den Expropriationen — nicht vor dem Monat Juli d. J. wird begonnen werden können und die zuerst auszuführenden Tunnel, tiefen Einschnitte und hohen Anschüttungen eine sehr geraume Zeit erfordern, so wird es genügen, vorerst die Hälfte des Gesammtbedarfs mit 2,500,000 fl. als Budgetsatz anzunehmen.

Die Summen, welche für

§. 9. Lasten, Vorbereitungs- und Verwaltungskosten

und

§. 10. Einnahmen

in Ansatz gebracht sind, entsprechen den bei der Rheinthalbahn gemachten Erfahrungen.

B. Main-Neckareisenbahn.

§. 11. Grunderwerbung und sonstiger Vollendungsaufwand.

In Folge gerichtlichen Urtheils muß den Leheninhabern der Ueberfahrtsberechtigung über den Neckar bei Neckarhausen für den Schaden, welchen sie durch Gestattung eines Fußweges über die Ladenburger Eisenbahnbrücke erleiden

Entschädigung gegeben werden. Hierdurch und durch einige weitere Ausgabeposten, welche behufs endgiltiger Feststellung der Baukapitalien der betheiligten drei Staaten noch nachzutragen sind, wird die vorgesehene Summe von 6,700 fl. in Anspruch genommen werden.

Tit. II. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

§. 12. Definitive Hochbauten und Herstellungen.

a. Aufrecht zu erhaltende Kredite.

(Früheres Budget §. 12.)

Die im Budget 1856 und 1857 bewilligten Herstellungen von Bureaulokalitäten im Bahnhof von Mannheim, owie von Güterschopfen zu Muggensturm, Dinglingen und Orschweier konnten nicht zur Vollendung gebracht werden, und es sind daher die noch nicht verausgabten, beziehungsweise noch nicht abgerechneten Restbeträge der frühern Kredite aufrecht zu erhalten, für

1. die Einrichtungen im Bahnhofe zu Mannheim mit	2,014 fl. 33 kr.
2. den Güterschopfen zu Muggensturm mit	3,405 „ 30 „
3. den Güterschopfen zu Dinglingen mit	5,034 „ 47 „
4. jenen zu Orschweier mit	2,632 „ 39 „

Die ebenfalls für 1856 und 1857 bewilligte Erbauung von Güterschopfen zu Baden und Bühl ist einstweilen unterblieben, weil dieselbe zufolge der bei Ausarbeitung genauerer Detailplane gemachten Erhebungen in zweckmäßiger Weise nur dann erfolgen kann, wenn damit andere Bauherstellungen, und zwar in Baden die Verlegung der Aussteighalle und in Bühl die Verbreiterung des Bahnhofs gleichzeitig zur Ausführung kommen. Für diese letztern Bauten war aber im Budget für 1856 und 1857 kein Kredit vorgesehen; das hierfür Erforderliche ist nunmehr im außerordentlichen Etat für 1858 und 1859 beantragt; mit Hinweisung auf die dort gegebenen näheren Erläuterungen wird hier als aufrecht zu erhaltende Summe vorgesehen:

5. für den Güterschopfen in Baden	6,800 „ — „
6. für jenen in Bühl	8,000 „ — „
Summe a.	27,887 fl. 29 kr.

b. Neue Anforderungen.

Die im Budget 1856 und 1857 für die Güterschopfen zu Muggensturm, Dinglingen und Orschweier vorgesehenen Summen sind bei den während der letzten zwei Jahre so bedeutend gestiegenen Arbeits- und Material- und namentlich der Holzpreise für die vorliegenden Bedürfnisse zu gering gegriffen, da sich die Kosten nach den abgeschlossenen Akkorden berechnen:

a. für den Güterschopfen in Muggensturm auf	7,500 fl.
während die Bewilligung nur beträgt	7,000 „
daher Mehrerforderniß	500 fl.

b. für den Güterschopfen zu Dinglingen mit Wohnungsräumen, nach Abzug des Werths der theilweise wieder verwendbaren Materialien des bisherigen provisorischen Schopfens auf . . . . . 12,700 fl.
während für 1856 und 1857 bewilligt wurden . . . . . 10,000 „

somit Mehrerforderniß . . . 2,700 fl.

c. für den Güterschopfen zu Orschweier . . . . . 5,500 fl.
Bewilligung für 1856 und 1857 . . . . . 5,000 „

Mehrerforderniß . . . 500 fl.

Es werden daher zur Ergänzung der frühern Kredite als neue Anforderungen aufgenommen:

1. Für den Güterschopfen zu Muggensturm . . . . . 500 fl. — kr.
2. „ „ Güterschopfen zu Dinglingen . . . . . 2,700 „ — „
3. „ „ Güterschopfen zu Orschweier . . . . . 500 „ — „

Außerdem erscheint bei der fortwährenden Zunahme des Verkehrs die Erbauung angemessener definitiver Güterschopfen an die Stelle der bisherigen mangelhaften provisorischen Einrichtungen zunächst an folgenden Orten als Bedürfniß:

4. In Heitersheim, wofür einschließlich der nöthigen Auffüllungsarbeit angenommen wird . 8,000 „ — „
5. In Achern, ebenso vorzusehen mit . . . . . 8,500 „ — „
6. In Wiesloch desgleichen zu . . . . . 5,500 „ — „
7. An mehreren minder bedeutenden Güterstationen sollte, wenn auch zur Zeit noch von Erbauung förmlicher Güterschopfen Umgang genommen werden kann, doch für Aufstellung kleinerer Magazine zur Unterbringung der ab- und zugehenden Güter, welche selbst auch nicht vorübergehend im Freien gelagert werden können, Sorge getragen werden. In der Unterstellung, daß zu solchen Magazinen die Materialien der an andern Orten durch Erbauung von definitiven Güterschopfen entbehrlich werdenden bisherigen Provisorien verwendet werden können, wird für die Aufstellung von einigen derartigen Magazinen, vorerst zu Friedrichsfeld, Untergrombach, Weingarten, Malsch und Steinbach aufgenommen . . 4,000 „ — „
8. Der Bahnhof zu Heidelberg entbehrt bis jetzt noch eines geeigneten Abschlusses gegen die Straße, wodurch die Aufrechterhaltung der durchaus nothwendigen Ordnung daselbst beträchtlich erschwert wird.

   Zur Herstellung eines ähnlichen Abschlusses, wie solcher am Main-Neckarbahnhof ausgeführt ist, wird vorgesehen . . . . . 1,800 „ — „
9. Auf der Bahnstrecke zwischen Schliengen und Efringen sind die Bahnwärter s. Z. an mehreren Orten in den während des Bahnbaues benützten Baracken, welche bei Beendigung des Baues als provisorische Bahnwärterwohnungen eingerichtet wurden, untergebracht worden.

   Von diesen provisorischen Wohnungen sind bis jetzt zwei so schadhaft geworden, daß die eine bereits abgetragen werden mußte, die andere aber höchst baufällig erscheint.

   Die Erbauung von vorerst zwei definitiven Bahnwärterwohnungen wird hierdurch dringend geboten und wird hiefür à 2,500 fl. vorgesehen . . . . . 5,000 fl.

   Bei Eimeldingen ist für einen der Bahnwärter noch gar keine Wohnung

Uebertrag . 5,000 fl. 31,500 fl. — kr.

Uebertrag .	5,000 fl.	31,500 fl. — kr.
vorhanden, und könnte derselbe in dem seinem Posten nahe gelegenen Aufnahmsgebäude der dortigen Haltestelle, sofern dieses angemessen vergrößert wird, untergebracht werden, daher hierfür vorgesehen wird	1,600 „	
Auf der neuen Bahn zwischen Basel und Waldshut muß wegen der anfänglich allzugroß angenommenen Bahnwärterdistrikte auf der Strecke zwischen Rheinfelden und Beuggen ein weiterer Bahnwärter angestellt werden, für welchen die Erbauung einer Wohnung beantragt werden muß mit	2,500 „	
zusammen 8 Bahnwartswohnungen		9,100 „ — „
10. Eine Anzahl von Bahnwartswohnungen ist bis jetzt noch nicht mit Brunnen versehen, und wird daher für Herstellung von solchen zum Behuf der so nöthigen Gewinnung von Trinkwasser für diese Wohnungen aufgenommen		1,500 „ — „
Summe b.		42,100 fl. — kr.
„ a.		27,887 „ 29 „
Summe §. 1		69,987 fl. 29 kr.

§. 2. Für Aufnahme und Kartirung der Stationsanlagen.

Nachdem bei Gelegenheit der Spurabänderung an den Einrichtungen auf fast allen Bahnstationen namentlich an den Ausweichspuren und sonstigen Geleisen mannigfache und beträchtliche Verbesserungen und Aenderungen vorgenommen worden, ist eine geometrische Aufnahme und Kartirung dieser Stationsanlagen, welche früher ohnehin noch nicht bewirkt worden war, für den Dienst durchaus nöthig und während des Umbaues, soweit als es die andern Geschäfte erlaubten, schon größtentheils ausgeführt und aus den Mitteln für Spurabänderung bestritten worden.

Für die Fortsetzung und Vollendung dieser Arbeiten sind noch erforderlich . . . . . 3,000 fl.
deren Aufnahme hier ihren Platz finden dürfte, nachdem keine Mittel für Spurabänderung im Budget mehr erscheinen.

Summe §. 2 . . 3,000 fl.

§. 3. Anschaffung von Transportmaterial für die Bahn von Mannheim bis Waldshut.

a. Aufrecht zu erhaltende Kredite.

Zur Anschaffung von Transportmaterial waren im §. 13 des Baubudgets für 1856 und 1857 658,461 fl. bewilligt, kamen jedoch in dieser Budgetperiode nicht ganz zur Verwendung. Nach Abzug einer bei den gemischten Briefpost- und Personenwagen gemachten Ersparniß von 2,037 fl. 47 kr. ist der ganze noch unverwendete Rest für 1858 und 1859 nothwendig und zwar

für Lokomotive	82,528 fl. 44 kr.
„ Personenwagen	327 „ 24 „
„ Gepäck- und Güterwagen	48,645 „ 55 „
„ Briefpost- und Personenwagen	200 „ — „
Summe . . .	131,702 fl. 3 kr.

b. Neue Anforderungen.

1. Lokomotive.

In den aufrecht erhaltenen Krediten des Baubudgets für 1856 und 1857 befinden sich unter §. 13 a die Mittel zur Anschaffung von 4 Lokomotiven.

Diese Lokomotive waren für 1854 und 1855 zu 29,000 fl. für das Stück veranschlagt.

Sie wurden im Jahr 1857 in Bestellung gegeben und ein Theil des Lieferungspreises dafür bezahlt; allein in Folge der seit 1854 bedeutend gestiegenen Material- und Arbeitspreise, so wie in Folge von Verbesserungen, welche seither im Bau der Lokomotive gemacht wurden, reicht die Summe von 29,000 fl. für eine Maschine sammt Tender, wie sie Bedürfniß sind und in Bestellung gegeben worden, nicht aus, vielmehr kommt eine solche auf 30,840 fl. zu stehen.

Da der Rest des Lieferungspreises erst im Jahr 1858 zur Zahlung kommen wird, so wird hier die Differenz der bewilligten Summe und des Anschaffungspreises mit 4 . (30,840—29,000) . . . . . 7,360 fl. — kr. in Anforderung gebracht.

Für 1858 und 1859 werden ferner 4 weitere Lokomotive erforderlich, für welche zu 31,000 fl. für das Stück sammt Tender . . . . . 124,000 „ — „ nöthig sind.

In dem Baubudget für 1854 und 1855 ist der Bedarf an Lokomotiven und Tendern für die Basel-Waldshuter Bahn zu 14 Stück angegeben, woran jedoch für die genannte Budgetperiode nur der Betrag für 6 Stück angefordert wurde.

Von diesen 6 Maschinen sind 2 bereits angeschafft und die 4 übrigen sind die vorstehend genannten im Bau begriffenen.

Es bleiben daher noch 8 Lokomotive übrig und von diesen wird, wie angegeben, für 1858 und 1859 die Hälfte mit 4 Stück erforderlich.

Summe b., Ziffer 1 . 131,360 fl. — kr.

2. Wagen.

Die größere Ausdehnung des Verkehrs, insbesondere die Ausdehnung der Schnellzüge und die Zunahme des Gütertransports macht eine abermalige Vermehrung der Wagen erforderlich.

Der Bedarf für 1858 und 1859 berechnet sich wie folgt:

12 Personenwagen I. und II. Klasse à 5,650 fl. durchschnittlich	67,800 fl. — kr.
4 Briefpost- und Personenwagen à 5,200 fl.	20,800 „ — „
50 theils 2- theils 3achsige Güterwagen zu 2,600 fl. durchschnittlich	130,000 „ — „
Summe b., Ziffer 2 .	218,600 fl. — kr.
„ „ „ 1 .	131,360 „ — „
Summe b.	349,960 fl. — kr.
„ a.	131,702 „ 3 „
Summe §. 3 . . .	481,662 fl. 3 kr.

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

20 Lokomotive und Tender zu 31,000 fl.		620,000 fl.
160 Achsen Personenwagen durchschnittlich zu 1,400 fl. auf die Achse		224,000 „
550 Achsen Gepäck-, Pritsch- und Güterwagen durchschnittlich zu 900 fl.		495,000 „
Reservestücke:		
für Lokomotive	25,000 fl.	
für Wagen	40,000 „	65,000 „
Summe		1,404,000 fl.

Da die Bahn voraussichtlich nicht vor dem Jahr 1861 in Betrieb kommen wird, so ist die ganze Summe für die spätere Periode zurückgestellt.

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

10 Lokomotive und Tender zu 31,000 fl.		310,000 fl.
70 Achsen Personenwagen durchschnittlich zu 1,400 fl. auf die Achse		98,000 „
200 Achsen Gepäck-, Pritsch- und Güterwagen durchschnittlich zu 900 fl. auf die Achse		180,000 „
Reservestücke:		
für Lokomotive	12,000 fl.	
für Wagen	18,000 „	30,000 „
Summe		618,000 fl.

Auch hiervon wird voraussichtlich in den Jahren 1858 und 1859 noch nichts zur Verwendung kommen.

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

(Budget für 1856 und 1857, §. 14, lit. a. und c.)

Zur Nachschaffung von Ausrüstungsgegenständen der Bureaus und Wartsäle, wofür im Ganzen 13,800 fl. bewilligt waren und 9,063 fl. 12 kr. verwendet sind, ist noch ein Kredit aufrecht zu erhalten von . . . 1,800 fl.

Deßgleichen zur Vervollständigung der Einrichtung der Betriebswerkstätte zu Waldshut von den nicht verwendeten 8,746 fl. ein solcher von . . . 1,400 „

Summe . . . . 3,200 fl.

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

a. Ausrüstung der Bureaus und Wartsäle.

Für 2 Hauptstationen à 4,000 fl.	8,000 fl.
für 5 mittlere Stationen mit Güterabfertigung à 700 fl.	3,500 „
für 7 kleine Stationen und Haltstellen à 300 fl.	2,100 „
Summe a.	13,600 fl.

b. Ausrüstung der Magazine und Bahnhöfe.

2 Brückenwaagen und 2 Hebkrahnen à 2,000 fl.	8,000 fl.
Feuerlöschgeräthschaften für zwei Hauptstationen à 1,200 fl.	2,400 „
Einrichtung der Magazine in Schaffhausen und Konstanz und Erweiterung des Magazins in Waldshut	4,000 „
Einrichtungsgegenstände für sämmtliche Bahnhöfe, als Signalstöcke, Glocken 2c.	5,000 „
Ausrüstung der Güterschopfen	1,500 „
Summe b.	20,900 fl.

c. Einrichtung der Werkstätten und Maschinenhäuser.

In Folge der Fortsetzung der Eisenbahn von Waldshut aufwärts ist die Erweiterung der Werkstätte in Waldshut Bedürfniß.

Für Anschaffung der Einrichtungsgegenstände nebst Aufstellung einer Dampfmaschine ist der Betrag von erforderlich, ferner	12,000 fl.
für Einrichtung einer kleinen Werkstätte in Schaffhausen	2,000 „
für Einrichtung einer größeren Werkstätte mit Dampfmaschine in Konstanz	30,000 „
für Ausrüstung der Maschinenhäuser in Schaffhausen und Konstanz	2,000 „
für Anschaffung von Hebzeugen zum Aus- und Einsetzen der Lokomotivräder für diese Stationen	2,000 „
Summe c.	48,000 fl.

d. Ausrüstungsgegenstände für die Wagenzüge.

Hierfür wird der Betrag von . . . . . 5,000 fl
erforderlich werden.

e. Ausrüstung der Bahnwartsstationen und Geschirrdepots.

Die Kosten betragen durchschnittlich 1,450 fl. per Meile, daher für 12,4 Meilen . . . . . 17,980 fl.

Zusammenstellung.

a. Einrichtung der Bureaus und Wartsäle	13,600 fl.
b. „ „ Magazine und Bahnhöfe	20,900 „
c. „ „ Werkstätten und Maschinenhäuser	48,000 „
d. Ausrüstung der Wagenzüge	5,000 „
e. „ „ Bahnwartsstationen	17,980 „
Summe	105,480 fl.

Eine Verwendung wird voraussichtlich in den Jahren 1858 und 1859 noch nicht eintreten.

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

a. Ausrüstung der Bureaus und Wartsäle.

Für 1 größere Station	3,000 fl.
Uebertrag	3,000 fl.

Uebertrag	3,000 fl.
für 2 mittlere Stationen à 700 fl.	1,400 „
für 4 kleine Stationen und Haltstellen à 300 fl.	1,200 „
Summe a.	5,600 fl.

b. Ausrüstung der Magazine und Bahnhöfe.

1 Brückenwaage und 1 Hebkrahnen à 2000 fl.	4000 fl.
Feuerlöschgeräthschaften für 1 größere Station	1,200 „
Einrichtung eines kleinen Magazins	600 „
Einrichtungsgegenstände für sämmtliche Stationen, Signalstöcke, Glocken ꝛc.	2,000 „
Ausrüstung der Güterschopfen	600 „
Summe b.	8,400 fl.

c. Einrichtung der Werkstätten.

Zur Einrichtung einer kleinen Werkstätte ist erforderlich	2,000 fl.
zur Einrichtung eines Maschinenhauses	1,000 „
Anschaffung eines Hebzeugs für Lokomotive	1000 „
Summe c.	4000 fl.

d. Ausrüstung der Wagenzüge.

Hierzu ist erforderlich	2,000 fl.

e. Ausrüstung der Bahnwartsstationen und Geschirrdepots.

Für 5,2 Meilen Bahnlänge à 1,450 fl.	7,540 „

Zusammenstellung.

a. Einrichtung der Bureaus und Wartsäle	5,600 fl.
b. „ „ Magazine und Bahnhöfe	8,400 „
c. „ „ Werkstätten und Maschinenhäuser	4,000 „
d. Ausrüstung der Wagenzüge	2,000 „
e. „ „ Bahnwartsstationen	7,540 „
Summe	27,540 fl.

Auch hier steht in den Jahren 1858 und 1859 eine Verwendung nicht in Aussicht.

§. 20. Herstellung von Telegraphenanlagen.

(Früheres Budget §. 15.)

a. Aufrecht zu erhaltende Kredite.

1. Von dem in das Budget für 1856 und 1857, §. 15 a., übertragenen Kredit von 8,000 fl. für die Basel-Konstanzer Telegraphenlinie sind in dieser Budgetperiode 4,774 fl. 29 kr. zur Verwendung gekommen.

Der Restkredit mit . . . . . 3,225 fl. 31 kr.
ist in das Budget für 1858 und 1859 übertragen, da an dieser Linie noch mehrere Stationen zur Ausführung zu kommen haben.

2. Die Verlegung des Telegraphenbureaus zu Mannheim in die Stadt ist ausgeführt und sind dafür bis jetzt 2,375 fl. 51 kr. ausgegeben. Zur Zahlung von Restforderungen sind die übrig gebliebenen . . . . . 124 „ 9 „
in das Budget für 1858 und 1859 übertragen.

3. Von den für 1856 und 1857 zur Anlage neuer Telegraphenlinien bewilligten 53,508 fl. wurden in dieser Periode 26,209 fl. 55 kr. verausgabt und damit die Linie von Offenburg nach Konstanz hergestellt und die Linie von Heidelberg nach Wertheim in Bau genommen.

Zur Vollendung der letzteren Linie und Einrichtung von Telegraphenstationen ist der Restbetrag von . . . . . 27,298 „ 5 „
in das Budget für 1858 und 1859 übertragen.

4. Zur Herstellung von Telegraphenlinien zwischen Dinglingen und Lahr und zwischen Basel und Schopfheim wurde ein Administrativkredit von 6,150 fl. ertheilt. Von diesem kamen bis jetzt 5,241 fl. 27 kr. zur Verwendung.

Der Rest von . . . . . 908 „ 33 „
der zur Vollendung der Anlagen noch erforderlich ist, wurde in das Budget für 1858 und 1859 übertragen.

Summe a. . 31,556 fl. 18 kr.

b. Neue Anforderungen.

1. Die Ausdehnung, welche das Telegraphennetz in den obern Landestheilen erhalten hat und die Zunahme des Depeschenverkehrs überhaupt machen die Herstellung einer weitern Drahtleitung zwischen Karlsruhe und Offenburg erforderlich, um den von Offenburg aufwärts gehenden Leitungen die Depeschen ohne Verzögerung zuzuführen und um überhaupt den Verkehr, der zwischen Karlsruhe und Offenburg beziehungsweise Kehl am stärksten ist, gehörig zu erleichtern.

Hierfür ist wegen der verhältnißmäßig geringen Anzahl von Apparaten nur 860 fl. für die Meile, daher für 9,9 Meilen die Summe von . . . . . 8,514 fl.
erforderlich.

2. Zur Vervollständigung des Telegraphennetzes sind noch verschiedene Linien in Ausführung zu bringen, wodurch auch den bis jetzt vom Telegraphen nicht durchzogenen Landesgegenden der Vortheil des Besitzes dieses Kommunikationsmittels zugewendet wird.

Für die Budgetperiode 1858 und 1859 sind zusammen 15 Meilen aufgenommen, worunter eine Leitung von Stockach über Ueberlingen und Meersburg bis an die Württembergische Grenze, die Verlängerung der Wiesenthallinie bis Todtnau und mehrere andere kürzere Linien begriffen sind.

Diese werden kosten sammt den Apparaten und Einrichtung der Stationen 1,170 fl. für die Meile, daher . . . . . 17,550 „

Summe b. . . . 26,064 fl.
„ a. . . . 31,556 „
Summe §. 5 . . 57,620 fl.

Hierzu muß bemerkt werden, daß die Herstellung des bereits im §. 17 des Baubudgets für 1854 und 1855 genehmigten zweiten Drahtes von Kehl bis Basel im Betrag von 19,800 fl. in Folge der Ausführung der Offenburg-Konstanzer Leitung auch für die vorliegende Budgetperiode noch entbehrt werden kann.

§. 21. Staatstelegraph der Main-Neckarlinie.

Der aufrecht erhaltene Kredit mit . . . . . 2,000 fl.
ist zur Zahlung des noch nicht aufgerechneten Badischen Betreffnisses an den Kosten der Verlegung des Telegraphenbureaus zu Frankfurt in die Stadt nothwendig.

Anlage.

Eisenbahnbauverwaltung.

Darstellung

des

wahrscheinlichen Aufwandes für die in Vorschlag gebrachten neuen Bahnbauten,

und zwar:

für die Eisenbahn von Waldshut nach (Schaffhausen und) Konstanz,
" Verlegung des Kehler Bahnhofes,
" eine Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl (badischer Antheil),
" eine Eisenbahn von Waldshut nach Turgi (badischer Antheil),
" eine Eisenbahn von Durlach nach Pforzheim und Mühlacker.

BADISCHE
LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

A. Baukosten der Bahn.	Bahn von Waldshut nach Konstanz 20,49 Stunden.	Bahn von Waldshut nach Turgi (badischer Antheil) 0,32 Stunden.	Bahn von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker 8,715 Stunden.	Verlegung des Bahnhofes bei Kehl an den Rhein.	Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl einschließlich der Befestigungen.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
§.					
3. Ausmessung und Aussteckung des Bahnzuges	31,500	1,000	25,000	100	
4. Erwerbung des Bodens der Bahn . . .	759,400	30,000	690,420	1,900	
5. Herstellung des Planums	1,700,000	105,500	1,897,000	5,700	
6. Uebergangswerke und Flußbauten	1,544,200	350,000	498,000	240,500	1,100,000
7. Unterbau der Bahn	632,695	4,000	145,500	115,800	
8. Oberbau der Bahn		9,000	238,000		
9. Schienen und deren Befestigung	1,733,280	27,000	853,500		
10. Gebäude und Einrichtungen für den Dienst auf der Bahn	451,025	6,000	275,140	—	
11. Einfriedigung der Bahn	47,700	2,000	21,000	440	
12. Gemeinsame und nicht genannte Baukosten der Bahn	153,300	20,000	154,100	3,360	
Summe A. .	7,053,100	554,500	4,797,660	367,800	1,100,000

B. Baukosten der Stationen.	Bahn von Mannheim				Bahn von Karlsruhe.			Bahn von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker.					Hiezu kommen bei Gelegenheit der Bahnbauten bei Kehl.
	Weinheim.	Heidelberg.	Schwetzingen.	Sinsheim.	Rastatt.	Karlsruhe.	Summe.	Durlach.	Grötzingen.	Pforzheim.	Mühlacker.	Summe.	
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
§. 13. Erwerbung des Bodens der Bahn	10,000	2,800	—	12,000	9,000	15,000	48,800	—	12,500	28,800	21,100	62,400	22,200
§. 14. Herstellung des Planums	3,900	11,400	—	18,300	13,000	28,000	74,600	800	12,100	34,300	21,400	68,600	109,550
§. 15. Dohlen und Entleerungsgruben	500	1,500	8,700	5,500	1,800	5,800	23,000	—	2,000	3,800	5,400	11,200	14,000
§. 16. Durchlässen und Ausweichungen	1,050	1,650	24,480	17,500	2,000	20,000	67,280	3,200	12,000	25,600	37,800	78,650	29,000
§. 17. Wasserbehälter und Einrichtung zur Speisung	—	—	5,000	5,000	—	4,000	14,000	—	4,000	2,500	6,000	12,500	—
§. 18. Dienstgebäude aller Art und deren Einrichtung	37,100	21,000	210,000	26,000	46,500	200,000	590,600	—	53,100	156,700	145,800	355,600	454,500
§. 19. Einfriedigung der Stationen	640	480	6,030	2,600	500	5,000	15,220	—	1,410	5,500	3,500	10,410	8,000
§. 20. Sonstige Ausgaben	2,000	2,000	106,200	10,000	4,000	32,000	176,200	1,000	3,500	10,000	6,300	20,800	17,200
Summe B.	55,790	40,830	360,380	146,900	76,000	329,800	1,009,700	5,000	100,660	267,200	247,300	620,160	653,450

C. Lasten, Vorbereitungs- und Verwaltungskosten.	Bahn von Waldshut bis Konstanz.	Bahn von Waldshut nach Turgi.	Bahn von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker.	Verlegung des Bahnhofes bei Kehl.	Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Für die §§. 1, 2 und 25 bis 31 gemeinschaftlich	170,000	12,000	127,000	21,000	23,000
Hierzu A. Baukosten der Bahn	7,053,100	554,500	4,797,660	367,800	1,100,000
„ B. Baukosten der Stationen	1,009,700	—	620,160	653,450	—
Gesammtsumme der Ausgaben .	8,232,800	566,500	5,544,820	1,042,250	1,123,000
Von diesen Ausgaben abgezogen die wahrscheinlichen Einnahmen mit etwa . .	30,000	2,500	20,000	5,000	5,000
Ueberschlagssumme des reinen Aufwandes . .	8,202,800	564,000	5,524,820	1,037,250	1,118,000