

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

VIII. Hauptabtheilung. Eisenbahnbau

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Hauptabteilung VIII.

Spezial-Budget

des

Eisenbahnbaues

für die Jahre

1902 und 1903.

Titel.	§.	Voranschlag für 1902/03 zusammen.	
		M.	
Badisches Bahnnetz.			
I. Neue Bahnen.			
	1.	Zuschuß zur Geländeerwerbung für die Höllenthalbahn	190 000
	2.	Fortsetzung der Bodenseebahn von Ueberlingen bis zur Landesgrenze	
		a. III. Rate	1 558 250
		b. Zuschuß für die Geländeerwerbung	949 265
	3.	Bahn Mimmehausen—Freisingen, I. Rate	300 000
	4.	Bahn Gppingen—Steinsfurth, Vollendungsarbeiten	14 000
	5.	Bahn Weisenbach—Landesgrenze, I. Rate	500 000
	6.	Bahn Marbach—Dürheim	285 000
		Uebertrag	3 796 515

Erläuterungen.

Nach Artikel 1 und 3 des Gesetzes vom 18. Februar 1896 sollen die Gemeinden und sonstigen Interessenten das zur Bahnanlage erforderliche Gelände unentgeltlich zur Verfügung stellen. Die Erwerbung des Geländes ist zwar durch einen von den Beteiligten bestellten Ausschuss erfolgt; die Gemeinden konnten aber nachweisen, daß die Aufbringung des gesamten Aufwandes, der sich auf rund 510 000 \mathcal{M} berechnet, ihre Leistungsfähigkeit übersteige. Die Gemeinden haben im Verein mit der Fürstlich Fürstbergischen Standesherrschaft den Betrag von 320 000 \mathcal{M} aufgebracht und die Bitte gestellt, es möge die fehlende Summe von 190 000 \mathcal{M} von der Staatsbahnverwaltung zugesprochen werden.

Um die Gemeinden nicht über ihre Kräfte zu belasten, sollte nach Ansicht der Großh. Regierung dieser Bitte entsprochen werden.

Zu dem Baubudget 1900/1901 war der voraussichtliche Bauaufwand ohne Geländeerwerb auf Grund der ausgearbeiteten Bauentwürfe wie folgt veranschlagt:

1. für die Hauptbahnstrecke Ueberlingen—Landesgrenze	7 620 000 \mathcal{M} .
2. für die Nebenbahnstrecke Oberuhldingen—Unteruhldingen und Wimmenhausen—Gemarkungsgrenze Salem	715 000 „
zusammen auf	8 335 000 \mathcal{M} .

Bewilligt wurden im Budget 1898/1899 I. Rate	2 500 000 \mathcal{M} .
„ „ 1900/1901 II. Rate	5 120 000 „
zusammen	7 620 000 „

Es verbleibt somit ein nicht bewilligter Rest von 715 000 \mathcal{M} .

welcher nunmehr unter der III. Rate in Anforderung kommt.

Nach dem jetzigen Stand der Arbeitsleistungen und auf Grund der abgeschlossenen Verträge werden aber die Gesamtkosten betragen:

1. für die Hauptbahnstrecke Ueberlingen—Landesgrenze	8 004 300 \mathcal{M} .
2. für die Verbindungsbahn nach Unteruhldingen	603 200 „
3. für die Nebenbahnstrecke Wimmenhausen—Gemarkungsgrenze	82 100 „
zusammen	8 689 600 \mathcal{M} .

gegenüber dem im Budget 1900/1901 angenommenen voraussichtlichen Aufwand mit 8 335 000 \mathcal{M} .

erhöht sich somit der wirkliche Bauaufwand um 354 600 \mathcal{M} .

Hierzu kommt als weiterer im Budget 1900/1901 noch nicht vorgesehener Aufwand für die Instandsetzung der als Nebenbahn gebauten und bisher auch als solche betriebenen Bahnstrecke Stahringen—Ueberlingen für den Vollbahnbetrieb mit 488 650 „

somit Mehraufwand für den Bau 843 250 \mathcal{M} .

Gesamtbedarf 1 558 250 \mathcal{M} .

Für die Geländeerwerbung sind noch keine Mittel bewilligt worden, weil die Höhe des Zuschusses, der nach Artikel 3 Abs. 3 des Gesetzes vom 22. Februar 1898 aus Eisenbahnmitteln zu gewähren ist, bisher noch nicht festgestellt werden konnte.

Es betragen die Geländeerwerbungs-kosten:

1. für die Neubaustrecke Ueberlingen—Landesgrenze	1 008 460 \mathcal{M} .
2. für die Nebenbahn nach Unteruhldingen	46 100 „
3. für die Nebenbahn Wimmenhausen—Gemarkungsgrenze bei Salem	10 600 „
4. für die Bahn Stahringen—Ueberlingen	104 300 „
Für Verzinsung der Kaufschillinge und für Unvorhergesehenes	40 440 „
zusammen	1 209 900 \mathcal{M} .

Da die Gemeinden und Interessenten zur Aufbringung dieses hohen Aufwandes finanziell außer Stande waren, wurde nach langen eingehenden Verhandlungen unter Berücksichtigung des vorhandenen Interesses und der ökonomischen Lage deren Anteil auf 260 635 „ festgestellt, wornach von der Staatsbahnverwaltung der Restbetrag von 949 265 \mathcal{M} zu übernehmen ist.

Der Aufwand für diese nach dem Gesetz vom 25. Februar 1898 zugleich mit der Bahn Ueberlingen—Landesgrenze herzustellende Strecke ist auf etwa 700 000 \mathcal{M} berechnet, wovon voraussichtlich etwa 300 000 \mathcal{M} in den Jahren 1902/1903 zur Verwendung kommen werden.

Für Ausfeinerung und Vermessung des Geländes sowie der an die Gemeinden u. s. w. zu überweisenden Wege und Wasserläufe, Anfertigung der Ueberweisungspläne und dergl. Kosten sind 14 000 \mathcal{M} erforderlich.

Die Baukosten für diesen nach dem Gesetz vom 28. Mai 1900 auszuführenden Bahnbau sind nach dem genaueren Projekt auf 5 830 000 \mathcal{M} veranschlagt. Hierzu kommen die durch die Gemeinden und sonstigen Interessenten zu bestreitenden Kosten der Geländeerwerbung mit 270 000 \mathcal{M} . Von den Baukosten kommen hier zum Zweck der Einleitung des Baues 500 000 \mathcal{M} als erste Rate in Anforderung. (Für die Borarbeiten waren 25 000 \mathcal{M} im Budget 1898/99 unter §. 5 bewilligt.)

Es soll eine normalspurige Bahn von Marbach nach der Saline Dürheim nach der Bahnordnung für Nebenbahnen gebaut und hierzu, soweit angängig, die Landstraße benutzt werden. Die Kosten dieser 5,6 km langen, in einfachster Weise auszustattenden Bahn sind auf 285 000 \mathcal{M} veranschlagt, wovon 100 000 \mathcal{M} als Beitrag der Salinenverwaltung und der Gemeinden Bissingen und Dürheim unter §. 1 in Einnahme erscheinen.

Titel.	§.		Voranschlag für 1902/03 zusammen.
			M.
(I.)		Uebertrag . . .	3 796 515
	7.	Bahn Kappel—Boundorf, I. Rate	500 000
		Summe Tit. I. . .	4 296 515
II.		Bestehende Bahnen.	
	8.	Heidelberg—Neckargemünd, Heidelberg—Offenburg und Schwetzingen—Karlsruhe, elektrische Streckenblockierung	2 500 000
	9.	Neckargemünd—Neckarelz, zweites Gleis, I. Rate	1 500 000
	10.	Ueberführung der Bahn Bretten—Bruchsal über die Hauptbahn	1 410 000
	11.	Verlegung der Murgthalbahn bei Hörden	52 000
	12.	Geugenbach—Hausach, zweites Gleis, I. Rate	500 000
	13.	Murg—Kleinlautenbach, Vorarbeiten für den Bau des zweiten Gleises	304 000
		Summe Tit. II. . .	6 266 000
III.		Stationen.	
	14.	Mannheim, Zentralgüterbahnhof, Vergrößerung der Güterhallenanlagen	260 000
		Uebertrag . . .	260 000

Erläuterungen.

Nach dem Gesetz vom 28. Mai 1900 soll im Anschluß an die neueröffnete Bahnlinie Neustadt—Häufigen (Donauaichingen) eine Nebenbahn von Kappel nach Bonndorf gebaut werden, deren Kosten auf etwa 3 000 000 \mathcal{M} veranschlagt sind, wovon zum Beginn des Baues 500 000 \mathcal{M} als I. Rate hier in Anforderung kommen.

Vergl. die Erläuterung zu §. 1 der Ausgabe im Nachtrag zum Eisenbahnbudget 1900/01.

Wegen der außerordentlich starken Verkehrszunahme auf der Strecke Neckargemünd—Neckarelz der Neckarthalbahn hat die baldige Herstellung des zweiten Gleises auf dieser Strecke sich als notwendig erwiesen. Bei dieser Gelegenheit sollen 11 Uebergänge in Schienenhöhe theils durch Wegverlegungen, theils durch Wegüberführungen und -Unterführungen beseitigt und endlich die Blockstation 27 zu einer Personenhaltestelle für den Ort Lindach erweitert werden. — Die Gesamt Herstellungskosten sind zu 4 970 000 \mathcal{M} veranschlagt, wovon als I. Rate 1 500 000 \mathcal{M} in Anforderung kommen.

Auf Veranlassung der Reichsmilitärverwaltung soll eine Ueberführung der Linie Bretten—Bruchsal über die Hauptbahn Karlsruhe—Bruchsal südlich des Bahnhofes Bruchsal erstellt werden, damit die Militärzüge von und nach Bretten (Ulm u. s. w.) unabhängig von den Zügen der Hauptbahn nach und von Gernersheim u. s. w. gelangen können. Eine solche Ueberführung bietet im regelmäßigen Betrieb für die Güterzüge von und nach Bretten und Württemberg gleichfalls großen Nutzen, weil diese dann unabhängig von dem Verkehr auf der Hauptbahn in Bruchsal ein- und ausfahren können, was auch für die Sicherheit des Verkehrs auf der Hauptbahn von erheblicher Bedeutung ist.

Die Kosten sind auf 1 410 000 \mathcal{M} veranschlagt, zu denen das Reich einen Zuschuß von 548 000 \mathcal{M} beisteuert, der unter §. 1 der Einnahme erscheint.

Der Bahnkörper teilt die auf der andern Seite von der Murg begrenzte Landstraße unterhalb des Bahnhofes Hörden auf eine längere Strecke derart ein, daß die bestehende Schrankenanlage eine genügende Sicherheit für den Straßenverkehr nicht zu bieten vermag, sogar selbst schon Anlaß zu Gefährdungen gegeben hat. Durch Abrüden der Bahn von der Straße, Verbreiterung der letzteren und Anbringung von Schutzwehren soll den Uebelständen abgeholfen und die Sicherheit des Landstraßenverkehrs gewährleistet werden.

Die Kosten werden 52 000 \mathcal{M} betragen, wozu die Wasser- und Straßenbauverwaltung einen Beitrag von 1 600 \mathcal{M} leistet, der unter §. 1 in Einnahme erscheint.

Wie in den Erläuterungen zu §. 5 der Ausgabe des Baubudgets 1900/01 dargelegt ist, hat sich der Bau des zweiten Gleises auf der Strecke Offen- burg—Haujach als notwendig erwiesen.

Als I. Rate für die Theilstrecke Gengenbach—Haujach werden hier vorgesehen 500 000 \mathcal{M} .

An verschiedenen Stellen der oberen Rheinthalbahn zwischen Beuggen und Brennet, Brennet und Waldshut, Griesen und Erzingen mußte schon in der verfloßenen Budgetperiode das bestehende Gleis zum Zweck der Verstärkung umgebaut werden. Da die Umbauarbeit an diesem stark befahrenen Gleise nur mit großer Mühe und Kosten in den Zugspausen hätte vorgenommen werden können, wobei auch leicht Betriebsstörungen hätten eintreten können, so wurde in der Weise verfahren, daß neben das bestehende Gleis das zweite Gleis verlegt wurde, für welches abgesehen von einigen Planungsarbeiten und den eisernen Brückenbauten der Unterbau schon vorhanden war. Die Kosten wurden ganz auf Betriebsetat verrechnet und die noch brauchbaren Materialien des alten Gleises bei der Bahnunterhaltung verwendet.

Dem späteren zweiten Gleisbau wurde auf diese Weise vorgearbeitet und die für die Erdarbeiten und Brückenbauten auf dem Gebiete des zweiten Gleises erwachsenen Kosten hätten auf Bauetat verrechnet werden sollen.

Diese Kosten betragen für die Strecken:

Beuggen—Brennet	27 000 \mathcal{M} .
Brennet—Waldshut	137 100 "
Griesen—Erzingen	22 400 "
zusammen	186 500 \mathcal{M} .

Dieselben Arbeiten sollen nun in der Budgetperiode 1902/1903 auf der Strecke Murg—Kleinlautenbourg vorgenommen werden, wobei ebenfalls wieder für die Herrichtung der zweiten Gleisfläche und Brücken Kosten erwachsen im Betrage von zusammen 117 500 \mathcal{M} .

Es kommen daher hier als Vorarbeiten für das zweite Gleis der oberen Rheinthalbahn in Anforderung 186 500 \mathcal{M} + 117 500 \mathcal{M} = 304 000 \mathcal{M} , auf welche Summe dann zur Ausgleichung die sämtlichen Kosten für den Gleisumbau von Murg nach Lautenbourg zur Verrechnung kommen.

In Mannheim sollen, um dem Bedürfnis nach weiteren Räumen für den Stückgutverkehr zu genügen und um eine Beschleunigung des Umladegeschäfts zu erzielen, folgende Vergrößerungen der Anlagen im Zentralgüterbahnhof ausgeführt werden:

1. Herstellung sägeförmiger Rampen (Ladebahnen) längs der ganzen Gleiseite der Landgüterhallen I bis V an Stelle der jetzigen Hallengleise I und II	130 000 \mathcal{M} .
Ueberschlag	130 000 \mathcal{M} .

Titel.	§.		Voranschlag für 1902/03 zusammen.
			M.
(III.)		Uebertrag . . .	260 000
	15.	Mannheim, Erbauung von 4 Arbeiterwohnhäusern auf der Neckarspitze und eines Beamtenwohnhauses im Zentralgüterbahnhof	301 500
	16.	Mannheim—Neckarhafen, Beschaffung einer elektrisch betriebenen Schiebebühne und zweier Krane	96 000
	17.	Mannheim, Rangirbahnhof II., III. Rate	5 000 000
	18.	Mannheim, Industriefafen, III. Rate	492 000
	19.	Mannheim, Industriefafen, h. i. badischer Antheil an den Gleis- und Stellwerksanlagen des Bahnhofs Käferthal	56 000
	20.	Heidelberg, Dienstwohngebäude	75 000
	21.	Heidelberg, Lokomotivspeisungseinrichtung	95 600
	22.	Neckargemünd, Herstellung einer Wegüberführung	130 000
		Uebertrag . . .	6 506 100

Erläuterungen.

(Fortsetzung von Seite 5.)

	Uebertrag . . .	130 000 M.
2. Verbreiterung der Landgüterhallen I—IV gegen die Straßenseite um 8 m (12 auf 20 m), Kosten je 60 000 M.; für 2 Hallen, die 1902/1903 umzubauen sind		120 000 „
3. Verbreiterung der Zwischenrampen auf je 20 m		1 800 „
4. Bau einer Rampe südlich der Landgüterhalle I		8 200 „
	Summe . . .	260 000 M.

Um dem fortdauernd starken Bedürfnis nach Wohnungen für die Arbeiter der Güterverwaltung sowie des Bahnbauinspektors in Mannheim Rechnung zu tragen, sollen auch in den kommenden Jahren wieder Arbeiterwohnhäuser erstellt werden und werden hier die Mittel für 4 solcher Häuser mit je 12 Wohnungen — wovon eines für Bahnarbeiter bestimmt — vorgesehen mit $3 \times 60\,000 + 69\,500 = 249\,500$ M.

Ferner soll, um dem ebenso lebhaften Bedürfnis nach Beamten-Dienstwohnungen theilweise zu genügen, ein weiteres Beamtenwohnhaus mit 4 Wohnungen im Zentralgüterbahnhof an der Güterhallenstraße errichtet werden, südlich anschließend an das Gebäude, für das die Mittel im Budget 1900/1901 unter §. 11 genehmigt sind. Diefür sind 52 000 M. erforderlich.

Die Gesamtkosten betragen daher 301 500 M.

Im Redarhafen zu Mannheim müssen die Dampfschiebebahnen III und die Dampfkrahn I und III wegen Bauälligkeit und weil sie wegen ihrer veralteten Einrichtung den heutigen Anforderungen nicht genügen, erneuert werden.

Sie sollen durch eine elektrisch betriebene Schiebebühne von 10 m Gleislänge und zwei elektrisch betriebene Kollkrahnen von 4 t Tragkraft und 11,5 m Ausladung ersetzt werden.

Die Kosten sind veranschlagt auf 96 000 M.

Es bestand ursprünglich die Absicht, neben dem zu erbauenden zweiten Rangirbahnhof in Mannheim auch den alten Rangirbahnhof als solchen bestehen und eine Theilung des Verkehrs zwischen beiden eintreten zu lassen. Diese Absicht erwies sich indessen in der Folge als undurchführbar und es war eine Aenderung auch insofern erwünscht, als der alte Rangirbahnhof großentheils zu der bald nötig werdenden Erweiterung der Anlagen für den Personenverkehr erforderlich wird. Es mußte daher die Erbauung eines vollständig neuen Rangirbahnhofs und aus diesem Grunde sowie in Folge der eingetretenen Verkehrssteigerung eine beträchtliche Erweiterung der ursprünglich beabsichtigten Anlage ins Auge gefaßt werden, wodurch die Kosten für den Neubau statt der zuerst veranschlagten 5 800 000 M. (vergl. Nachtrag zum Eisenbahnbudget 1898/1899) nunmehr auf 17 980 000 M. steigen werden. Von diesem Betrag entfallen 17 000 000 M. auf den Rangirbahnhof selbst, welcher östlich vom jetzigen Bahnhof an die Hauptbahn zu liegen kommen und 2 große Gleisgruppen für das Rangiren nach Richtungen, 3 kleine Gruppen für das Rangiren nach Stationen, Anlagen für Umladen, Wagenreinigung und Ausbesserung und eine große Lokomotivstation erhalten soll, und 980 000 M. auf die Verlegung der Gütergleise der Rheinbahn von Schwellingen bis Mannheim, welche deshalb erfolgen soll, damit die Güterzüge dieser Bahn wie die Züge der Hauptbahn wieder von Osten in den neuen Rangirbahnhof einfahren und ebenso ausfahren können.

Bewilligt sind: als I. Rate für 1898/1899 1 700 000 M.

„ II. „ „ 1900/1901 3 000 000 „

zusammen . . . 4 700 000 M.

Als III. Rate werden angefordert 5 000 000 M.

Da die bisher bewilligten Mittel durch die am Ostufer — in größerer Ausdehnung als ursprünglich gedacht war — zur Ausführung gekommenen Bauten aufgezehrt wurden und jetzt mit Erstellung der Arbeiten am Westufer vorgegangen werden soll, sind hier die Mittel für 7 600 m Gleise daselbst mit 255 000 M.

und das Verbindungsgleis nebst Antheil an der Dammanshüttung, der Drehbrücke und dem Fluthdurchlaß mit 237 000 „

zusammen . . . 492 000 M.

vorzusehen.

An den durch Erbauung des Mannheimer Industriehafens nötig gewordenen Umbauten auf Station Käferthal—Wohlgelegen ist die badische Staatseisenbahnverwaltung mit 56 000 M. theilhaftig.

Um dem auch in Heidelberg bestehenden Bedürfnis nach weiteren Dienstwohnungen abzuhelfen, soll Ecke der Eisenbahn- und Kirchstraße daselbst ein Wohngebäude für 2 Bahnmeister, die z. Zt. in gemietheten Wohnungen sich befinden — Miethzins 650 bzw. 700 M. jährlich —, einen Magazinmeister und 6 Weichenwärter hergestellt werden.

Die Kosten dafür sind veranschlagt auf 75 000 M.

Die Lokomotivspeisungseinrichtung in Heidelberg ist in Folge des zunehmenden Wasserbedarfs unzulänglich geworden und muß durch eine erheblich größere Anlage ersetzt werden.

Die neue Anlage soll, da die Untersuchung des bei Heidelberg verfügbaren Wassers unbefriedigende Ergebnisse hatte, in die Nähe von Kirchheim kommen, wodurch die Anlagelosten — namentlich für die längere Rohrleitung — allerdings erhöht werden, dagegen aber ein wesentlich besseres Wasser gewonnen wird.

Die Kosten betragen 95 600 M., wogegen die im Budget 1900/01 unter §. 23^b bewilligten 15 600 M. bis auf einen kleinen, schon verwendeten Betrag heimfallen können.

Bei dem lebhaften und stets in Zunahme begriffenen Personen- und Zugverkehr in Redargemünd ist die Herstellung einer schienenfreien Wegüberführung an Stelle des bestehenden Wegüberganges in Schienenhöhe im Bahnhof daselbst nötig geworden.

Die Ausführung, zu welcher die Gemeinde einen Beitrag von 10 000 M. (vergl. §. 1 der Einnahme) nebst unentgeltlicher Stellung des Geländes zugesichert hat, wird 130 000 M. erfordern.

Titel.	§.		Vorantrag für 1902/03 zusammen.
			<i>M.</i>
(III.)		Uebertrag . . .	6 506 100
	23.	Steinsfurth, Bahnhoferverweiterung	55 000
	24.	Eberbach, Dienstgebäude für den Bahnbauinspektor	99 000
	25.	Mosbach, Bahnhoferverweiterung	702 000
	26.	Seckach, Bahnhoferverweiterung	74 000
	27.	Königshofen, Bahnhoferverweiterung	70 000
	28.	Landa, Herstellung von Dienstwohnungen	87 000
	29.	Kirchheim b. S., Bahnhoferverweiterung	92 000
	30.	St. Ilgen, Straßenüberführung	220 000
	31.	Roth-Malsch, Erweiterung der Gleis-, Lade- und Bahnsteiganlagen	175 000
	32.	Ilbstadt, Güterbahnhof	114 300
		Uebertrag . . .	8 194 400

Erläuterungen.

Es ist eine Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Steinsfurt nötig geworden. Die Kosten, welche sich auf Geländeerwerb, Gleis- und Maurerarbeiten (Stützmauer), Gleiserweiterung und Aufstellen einer Brückenwaage beziehen, sind auf 55 000 \mathcal{M} veranschlagt.

Da die Diensträume des Großh. Bahnbauinspektors in Eberbach unzureichend geworden und die Wohnungsverhältnisse für die Beamten in Eberbach schwieriger sind, soll ein Gebäude mit den für den Großh. Bahnbauinspektor erforderlichen Diensträumen und einer Wohnung für diesen sowie den zweiten Beamten erstellt werden. Deren bisherige Wohnungen werden dann für andere Beamte verfügbar. Die Kosten sind auf 99 000 \mathcal{M} veranschlagt.

In Rosbach sind die Anlagen für den Güterverkehr unzureichend geworden und soll deshalb eine Verlegung und Erweiterung der Gütergleise in der Richtung gegen Redareiz vorgenommen werden. Ferner soll die Landstraße Redareiz-Rosbach unter der Bahn durchgeführt werden.

Durch die Gleiserweiterungen fällt auch eine Aenderung der Stellwerksanlage nötig und endlich soll ein neues Wohnhaus für 4 Weichenwärter, ein neues Maschinenhaus und eine neue, größere Güterhalle erstellt werden.

Von den sonst nötigen kleineren Aenderungen sei noch die Erstellung eines Wasserturmes und einer neuen Lokomotiv-Drehseibe von 16 m Durchmesser erwähnt.

Die Kosten sind veranschlagt auf 702 000 \mathcal{M} .

Außer den im Nachtrag zum Budget 1898/99 und im Nachtrag zum Budget 1900/01 angeforderten Mitteln von 312 000 \mathcal{M} + 151 000 = 463 000 \mathcal{M} sind weiter erforderlich zur Fertigstellung des Unter- und Oberbaues	23 315 \mathcal{M}
für die zum Umbau der Bahnhofsgleise verwendeten eisernen Altmaterialien	44 385 "
für Beschaffung der Eisenkonstruktion einer Brückenwaage	2 800 "
für Herstellung der elektrischen Telegraphen- und Signaleinrichtungen	3 500 "
zusammen	74 000 \mathcal{M}

In Königshofen ist eine Vergrößerung der Bahnsteige und Erweiterung der Ladegleise nötig geworden, wodurch auch Aenderungen an den übrigen Gleisen bedingt werden.

Die Kosten werden betragen für:

Grunderwerb	9 040 \mathcal{M}
Erd- und Böschungsarbeiten	17 200 "
Einfriedigungen und Wegübergänge	370 "
Durchlässe und Brücken	2 429 "
Oberbau	24 910 "
Signale	230 "
Bahnsteige, Umtausch der Brückenwaage	15 821 "
zusammen	70 000 \mathcal{M}

Da mit den im Budget der Eisenbahnbauverwaltung für 1900/01 genehmigten (§. 15) zwei Wohnhäusern für Beamte in Lauda dem Bedürfnis an Dienstwohnungen noch lange nicht genügt ist, sollen noch zwei weitere Wohnhäuser mit 4 bzw. 6 Wohnungen nebst zugehörigen Nebengebäuden dajelbst erstellt werden, wofür 87 000 \mathcal{M} erforderlich sind.

In Kirchheim b. S. ist eine Erweiterung des Freiladeplatzes und der Gleisanlagen nötig geworden.

Die Kosten, einschließlich derjenigen für Gelände-Erwerbung, sind auf 92 000 \mathcal{M} berechnet.

In St. Ilgen ist die Herstellung einer schienenfreien Ueberführung des Kreiswegs St. Ilgen-Sandhausen nötig geworden.

Die Kosten sind berechnet auf 220 000 \mathcal{M} , wovon auf

Grunderwerb	42 152 \mathcal{M}
Erd- und Böschungsarbeiten	104 912 "
Maurer- und Steinhauerarbeit	37 148 "
Brückenkonstruktion	12 139 "
Sonstiges	23 649 "

entfallen.

In Roth-Malsch ist die Herstellung eines Ueberholungsgleises, einer größeren Güterhalle und die Vergrößerung der Bahnsteige nötig geworden.

Die Kosten werden betragen für

Geländeerwerb	9 050 \mathcal{M}
Erd- und dergl. Arbeiten	97 450 "
Oberbaumaterial	53 500 "
die Güterhalle	15 000 "
zusammen	175 000 \mathcal{M}

Einer Bitte der Gemeinde Weiher entsprechend soll in Abstadt ein Güterbahnhof erstellt werden, dessen Kosten auf 114 300 \mathcal{M} veranschlagt sind.

Als Beitrag haben zugesichert Abstadt 3 000 \mathcal{M} und Weiher 6 000 \mathcal{M} , zusammen 9 000 \mathcal{M} (s. §. 1 der Einnahme).

Titel.	§.	Ausgaben	Voranschlag für 1902/03 zusammen.
			M
(III.)		Uebertrag . . .	8 194 400
	33.	Bruchsal, Lokomotivspeisung	57 000
	34.	Bretten, Ausziehgleis	70 000
	35.	Durlach, Bahnhofumbau, II. Rate	1 000 000
	36.	Pforzheim, Bahnhofserweiterung, II. Rate	1 540 000
	37.	Mühlacker, Gleisänderungen	69 000
	38.	Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofes, II. Rate	8 000 000
	39.	Karlsruhe, Verlegung der Betriebswerkstätte, I. Rate	800 000
	40.	Karlsruhe, Herstellung der Böden und der Maschinen- und Kesselfundamente im Elektrizitätswerk R	75 000
		Uebertrag . . .	19 805 400

Erläuterungen.

In Folge Umbaus des Bahnhofes Bruchsal muß auch die Lokomotivspeisung daselbst erneuert und soll die vorhandene Einrichtung durch eine vortheilhafter arbeitende Anlage ersetzt werden.

Es werden erforderlich:

2 Wassertürme	18 000 M.
2 Fundamente dazu	5 000 „
1 Brunnen	7 000 „
2 Pumpen	8 000 „
2 Motore	5 000 „
Transmission und Rohrleitung	2 000 „
Pumpenhaus	9 000 „
Pumpenfundamente	3 000 „
zusammen	57 000 M.

In Bretten ist die Herstellung eines Ausziehgleises auf der Westseite des Bahnhofes nötig geworden.

Die Kosten sind veranschlagt auf 70 000 M.

Vergleiche S. 17 Budget 1900/01.

Vergleiche S. 14 im Nachtrag zum Budget 1900/01.

Durch die Erbauung eines neuen Maschinenhauses in Mühlacker (vergl. Eisenbahnbaubudget 1900/01 S. 19) sind mehrfache Gleisänderungen nötig geworden, deren Kosten 69 000 M. betragen werden.

Der vorige Landtag hat gemäß des von der Budgetkommission der II. Kammer gestellten Antrages beschlossen:

1. der in Aussicht genommenen Verlegung des Karlsruher Personenbahnhofes zuzustimmen;
2. für die Erwerbung des erforderlich werdenden Geländes die angeforderte I. Rate im Betrag von 1 000 000 M. zu bewilligen.

Dabei ging die Kammer von der Voraussetzung aus, daß diese Lösung der Karlsruher Bahnhofstrage die billigste ist, und machte den Vorbehalt, daß die Entschliebung über die Ausführung des Baues selbst auf Vorlage der definitiven Pläne und Kostenanschläge erst auf dem nächsten Landtag erfolgen soll.

Im Laufe der Budgetperiode 1900/01 ist die bezeichnete Bewilligung zum Ankauf eines Theiles des erforderlichen Geländes zur Verwendung gekommen. Auch sind von der Generaldirektion genauere Pläne über die Ausführung eines neuen Hochbahnhofes beim Lautersee bearbeitet worden.

Es wird beabsichtigt, den neuen Bahnhof zunächst nur in solchem Umfang herzustellen, daß der auf dem letzten Landtag bezeichnete reine Bauaufwand von 14 564 000 M. (vergl. S. 9 des Kommissionsberichts des Abgeordneten Pfefflerle) nicht überschritten wird.

Neben dem jetzt zur Ausführung bestimmten Entwurf eines eingeschränkten, den gegenwärtigen Verkehrsbedürfnissen aber genügenden Bahnhofes hat die Generaldirektion noch einen erweiterten Plan (Zukunftsprojekt) bearbeitet, der die Möglichkeit gewähren soll, spätere Erweiterungen allmählich nach dem jeweils auftretenden Bedarf und den finanziellen Verhältnissen zur Durchführung zu bringen. Das erweiterte Projekt hat eine Ausdehnung, die es befähigt, auch bei der denkbar größten Zunahme des Verkehrs allen Anforderungen auf absehbare Zeit vollkommen zu genügen.

Wollte man die Geländeerwerbung auf den Raum beschränken, den die Ausführung des ersterwähnten Bahnhofes erfordert, so würde der auf der gleichen Seite des erwähnten Kommissionsberichts angegebene Betrag von 4 116 000 M., wenn auch nicht vollkommen, so doch annähernd ausreichen. Es empfiehlt sich aber nicht, den Erwerb auf den jetzigen Bedarf zu beschränken. In größeren Städten bilden sich bekanntlich in der Umgebung von neuen Bahnhöfen alsbald neue Stadthelle oder sonstige industrielle und gewerbliche Niederlassungen, die nicht zu hindern sind. Spätere Erweiterungen stoßen dann auf große Schwierigkeiten und scheitern an den unerschwinglichen Kosten für den Geländeankauf.

Es ist deshalb rathsam, sich das Gelände für den späteren Ausbau des Bahnhofes schon jetzt zu sichern, wenn auch der hierfür zu machende Aufwand hoch erscheint; er wird immerhin gering bleiben gegenüber dem Aufwand, der später zu machen wäre.

Die Kosten für die Erwerbung des ganzen Gebietes sind jetzt auf 8 976 000 M. berechnet. Ein Theil dieses Mehrbetrages fällt auf die inzwischen eingetretene Steigerung der Liegenschaftspreise, der übrige Theil auf die erweiterte Fläche. Die Mehrforderung ist also in der Hauptsache eine Vorauslage, die sich in der Zukunft reichlich lohnen wird und allein die Möglichkeit an die Hand gibt, den Bahnhof jeder Zeit nach Bedürfnis auszuweihen.

Nach Beendigung des Bahnhofbaues wird ein großer Theil des Geländeaufwandes durch den Erlös aus den entbehrlich werdenden Flächen der jetzigen Bahnhofsanlagen und deren Zufahrtslinien wieder ausgeglichen werden.

Für die Fortsetzung der bereits begonnenen Geländeerwerbung und zur Einleitung der Bauarbeiten in der Budgetperiode 1902/03 werden als II. Rate 8 000 000 M. angefordert.

Die jetzige Betriebswerkstätte in Karlsruhe ist durch das Anwachsen des Betriebsmaterials und die Belastung des Bezirks Karlsruhe mit solchem durchaus unzulänglich geworden und bedarf einer bedeutenden Erweiterung. Da eine solche an der jetzigen Stelle ausgeschlossen ist, erübrigt nur eine Verlegung der ganzen Werkstätte, welche in die Nähe des Rangirbahnhofes kommen soll. Die Kosten sind auf 2 365 000 M. veranschlagt, wovon hier als I. Rate 800 000 M. in Anforderung kommen.

Bei dem neuen Elektrizitätswerk R in Karlsruhe kommt der Kellerboden im Maschinen- und Kesselhaus 1 m unter den Grundwasserspiegel zu liegen. Unter diesen Verhältnissen waren die Fundamentierungsarbeiten äußerst schwierig und müssen deshalb jetzt schon, trotzdem vorerst nur 2 Dampfdynamos und 2 Kesselpaare zur Aufstellung kommen, die Böden im Maschinen- und Kesselhaus, sowie die Maschinen- und Kesselfundamente für den ganzen Ausbau des Werkes, somit für im Ganzen 4 Dampfdynamos und 4 Kesselpaare ausgeführt werden.

(Fortsetzung auf Seite 13.)

Titel.	§.		Voranschlag für 1902/03 zusammen.
			<i>M.</i>
(III.)		Uebertrag . . .	19 805 400
	41.	Karlsruhe, Hauptwerkstätte, Erweiterung der Einrichtung der vorhandenen Werkstätten . . .	142 410
	42.	Karlsruhe, Erweiterung der Hauptwerkstätte, I. Rate . . .	1 000 000
	43.	Karlsruhe, Erweiterung des Rangirbahnhofs . . .	50 000
	44.	Forchheim, Herstellung eines Personen- und Güterbahnhofs . . .	96 000
	45.	Steinbach, Bahnhofserweiterung . . .	138 000
	46.	Kehl, Erweiterung des Elektrizitätswerks . . .	200 000
		Uebertrag . . .	21 431 810

Erläuterungen.

(Fortsetzung von Seite 11.)

Die Kosten betragen für		
2 Maschinenfundamente		20 500 M.
4 Kesselfundamente sammt Dekompressionsfundament		31 000 "
Böden im Keller und Maschinenhaus		18 500 "
Verschiedenes		5 000 "
		<u>75 000 M.</u>
Die notwendig gewordene Erweiterung der Einrichtung der vorhandenen Werkstätten umfaßt:		
A. die große Schmiede und zwar:		
I. Glühöfen	2 000 M.	
II. Verlegen des Zuges vom Schweißofen zum Kamin der elektrischen Zentrale	1 800 "	
III. Aufstellen eines Lufthammers	4 600 "	
IV. Aufstellen einer Schmiedepresse	35 300 "	
V. Versehen zweier Bohrmaschinen	60 "	
VI. Doppelfeuer	3 000 "	
VII. Büreaueinrichtung	150 "	
		<u>46 910 M.</u>
B. die mechanische Werkstätte, für Maschinen und Werkzeuge		54 000 "
C. die Wagenwerkstätte, desgl.		9 000 "
D. die Radschmiede, desgl.		32 500 "
		<u>142 410 M.</u>
Durch die in den letzten Jahren erfolgte bedeutende Vermehrung der Zahl der Lokomotiven und Wagen sind das Revisionsgeschäft und die Unterhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten in der Hauptwerkstätte derart gesteigert worden, daß eine beträchtliche Erweiterung derselben nötig fällt. Insbesondere sind eine neue Revisionswerkstätte und Kesselschmiede, ein Magazinschuppen für die Ladierwerkstätte und die Erstellung der zugehörigen Gleisanlagen erforderlich geworden.		
Der Gesamtaufwand ist für		
Hochbauten auf	1 315 000 M.	
Einrichtung derselben auf	283 000 "	
Gleise auf	410 000 "	
	<u>zusammen</u>	<u>2 008 000 M.</u>
veranschlagt, wovon als I. Rate		1 000 000 M.
in Anforderung kommen.		
Im Rangirbahnhof hier ist die Verlängerung der westlichen Ausziehgleise bis über die Alb gegen Station Beierthelm nötig geworden.		
Die Kosten sind veranschlagt auf		30 000 M.
ferner ist die Herstellung von Einfriedigungen im Rangirbahnhof nötig geworden, wofür		20 000 "
erforderlich sind.		
Die Errichtung einer Haltestelle für die kaiserlichen Sonderzüge bei Forchheim anlässlich des 1899er Kaisermanövers gab dem Gemeinderath Forchheim Anlaß, um Herstellung eines Personen- und Güterbahnhofs daselbst zu bitten, ein Antrag, der vom Bezirksamt Eßlingen sehr befürwortet wurde und dem mit Rücksicht auf die in der Nähe gelegenen aufstrebenden und verkehrsreichen Orte Forchheim und Mörich, denen mit der Straßenbahn Karlsruhe—Dürmersheim nicht genügend gedient ist, entsprochen werden soll, nachdem das erforderliche Gelände im Anschlag von 7 500 M. der Eisenbahnverwaltung unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurde.		
Die Kosten sind veranschlagt auf		96 000 M.
In Steinbach ist eine Erweiterung der Gleise, Bahnsteige und Güterhalle, die verlegt werden soll, nötig geworden. Ferner soll der am Nordende des Bahnhofes bestehende Straßenübergang in Schienenhöhe durch eine Straßenunterführung ersetzt werden.		
Als Kosten sind vorzusehen für		
Erdbarbeiten	25 400 M.	
Gräben und Dohlen	19 730 "	
Gleisarbeiten	25 300 "	
Bahnsteige	1 050 "	
Verladeplatz und Güterstraße	12 200 "	
Oberbaumaterial	29 100 "	
Hochbauten und Sonstiges	25 220 "	
	<u>zusammen</u>	<u>138 000 M.</u>
Da in Kehl mit der Zunahme des Verkehrs gerechnet werden muß, so sind die Mittel für eine dritte Turbine vorzusehen. Deren Kosten betragen		
dazu für weitere Ausdehnung der elektrischen Leitungen	150 000 M.	
	50 000 "	
	<u>zusammen</u>	<u>200 000 M.</u>

Titel.	§.		Vorananschlag für 1902/03 zusammen.
			M.
(III.)		Uebertrag . . .	21 431 810
	47.	Offenburg, neues Pumpwerk	205 000
	48.	Offenburg, neue Betriebswerkstätte	800 000
	49.	Orschweier, Wegüberführung	112 000
	50.	Freiburg, Herstellung eines neuen Güterbahnhofs, III. Rate	2 645 000
	51.	Freiburg, Dienstwohngebäude	70 000
	52.	Mülheim, Gleis- und Drehscheibenerweiterung, Bahnsteigerweiterung und Ueberdachung, Bahnsteigtunnel	232 000
	53.	Basel, Bahnhofumbau, III. Rate	3 000 000
	54.	Waldshut, Wegüberführung am Südostende des Bahnhofs	136 000
	55.	Zhingen, Straßenüberführung	56 000
	56.	Schaffhausen, Bahnhofumbau	1 500 000
	57.	Singen, Erstellung von Dienstwohnungen	87 500
		Uebertrag . . .	30 275 310

Erläuterungen.

Das im Jahr 1892 errichtete Pumpwerk in Offenburg ist an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt und muß daher bei der fortwährenden Steigerung des Wasserverbrauchs durch eine größere Anlage ersetzt werden, welche so eingerichtet werden soll, daß sie auf wenigstens 10 Jahre ausreicht. Die in Offenburg entbehrlich werdenden Theile des bisherigen Pumpwerks können auf anderen Bahnhöfen Verwendung finden. Das neue Pumpwerk — am Mühlkanal — wird einschließlich des wegen zeitweisen Nachschlags erforderlichen Hilfspumpwerks — am Winkelbach — 205 000 *M.* Kosten erfordern.

Durch den Umbau des Bahnhofs Offenburg sowie in Folge des Umstandes, daß die Werkstätte in Offenburg zu klein geworden ist und eine Erweiterung an der jetzigen Stelle nicht angeht, ist die Verlegung der Offenburger Werkstätte nöthig geworden. Die Kosten sind veranschlagt auf 2341 000 *M.*, wovon 800 000 *M.* als I. Rate hier in Anforderung kommen.

Bei km 171,1 + 13 der Hauptbahn, nördlich des Bahnhofs Dreisweiler soll eine Wegüberführung erstellt werden, deren Kosten 112 000 *M.* betragen, wovon auf

Grunderwerb	19 000 <i>M.</i>
Erd- und Böschungsarbeiten	44 000 "
Einfriedigungen	100 "
Begleitlagen	11 300 "
Brücken und Durchlässe	31 400 "
Verchiedenes	6 200 "

entfallen.

Bergl. §. 38 Budget 1900/01. In dem verlangten Betrag sind 645 000 *M.* für elektrische Beleuchtung enthalten.

Das Dienstwohngebäude Lehenstraße 1 in Freiburg, in dem 2 Stationsmeister wohnen, muß wegen der Bahnhofserweiterung abgebrochen werden. Als Ersatz für dieses Gebäude soll in der Guntramstraße ein neues erbaut werden, das auch zur Aufnahme eines weiteren Stationsmeisters, der noch keine Dienstwohnung hat, und eines weiter nach Freiburg zuzuteilenden Bahnmeisters bestimmt ist.

Die Kosten werden betragen 70 000 *M.*

In Müllheim ist die Verlängerung des nördlichen Ueberholungsgleises, die Aufstellung einer Drehscheibe von 20 m und die Verbreiterung des Hauptbahnsteigs — wobei ein Zwischenbahnsteig beseitigt werden soll — nöthig geworden.

Außerdem soll ein Bahnsteigtunnel angelegt und der verbleibende Zwischenbahnsteig asphaltirt und überdacht werden.

Die Kosten sind auf 232 000 *M.* berechnet.

Bergl. Budget 1900/01 §. 40.

Da das meiste Gelände im Prozeßweg erworben werden muß, läßt sich der Aufwand nicht genau schätzen. Voraussichtlich reichen die schon bewilligten Mittel für das 1902 und 1903 zu erwerbende Gelände aus. Dagegen werden 3 000 000 *M.* zum Bau des neuen Güterbahnhofes, für den das Gelände meist schon erworben ist, angefordert.

In Waldshut soll der Feldwegübergang am Südostende des Bahnhofs durch eine Wegüberführung ersetzt werden.

Die Kosten werden betragen für die Ueberführung — ohne Eisenwerk —	88 000 <i>M.</i>
Erdarbeiten	3 000 "
das Eisenwerk, 90 t zu 300 <i>M.</i>	27 000 "
Herstellung eines Ersatzes für den eingehenden Weg auf Bahngelände	18 000 "
zusammen	136 000 <i>M.</i>

Bei km 230,4 der Hauptbahn am Bahnhof Thiengen soll eine Ueberführung der Schlächthalstraße über die Eisenbahn erstellt werden.

Die Kosten sind veranschlagt auf 56 000 *M.*

Der früher als voraussichtlicher Kostenantheil der badischen Verwaltung eingestellte, inzwischen zurückgezogene Betrag von 238 500 *M.* hat sich als unzureichend erwiesen. Die nach Fertigstellung des Umbaues eingetretene rasche Steigerung des Verkehrs an sich, verbunden mit der Umlegung gewisser Verkehre auf den neuen Weg Singen—Schaffhausen—Eglisau hat zur Ueberzeugung geführt, daß ein Umbau des alten, unzulänglichen Bahnhofs Schaffhausen nöthig gefallen wäre, auch wenn die Einführung der neuen Linien von Feuerthalen und von Eglisau nicht stattgefunden hätte. Im Laufe der Verhandlungen über die Vertheilung der Umbaukosten hat die badische Verwaltung daher weitere Zugeständnisse über ihre Beitragspflicht machen müssen.

Die Unterhandlungen sind zwar noch nicht völlig abgeschlossen, der badische Beitrag, der in baar geleistet werden soll, wird sich aber ungefähr auf die angegebene Summe belaufen.

Da Wohnungen für verheirathete Beamte in Singen nur schwer und zu sehr theuren Preisen erhältlich sind, soll ein Dienstwohngebäude mit 6 Wohnungen zu je 4 Zimmern mit Küche für 4 Beamte des Stationsamts und 2 Beamte des Bahnbauinspektors erstellt werden. Von diesen Beamten gehören 5 in die V. und einer in die VI. Dienstklasse.

Ferner soll ein Anbau mit 2 Wohnungen für einen Weichenwärter und einen Bureaudiener an das östliche Weichenwärterwohnhaus erstellt und das zugehörige Nebengebäude entsprechend vergrößert werden.

Die Kosten werden 87 500 *M.* betragen.

Titel.	§.		Vorantrag für 1902/03 zusammen.
			M.
(III.)		Uebertrag . .	30 275 310
	58.	Radolfzell, Beschaffung von Dienstwohnungen	60 000
	59.	Zentrale Weichen- und Signalstellung	493 000
	60.	Aufstellung von Einfahrt- und Ausfahrtvorignalen	700 000
	61.	Für unvorhergesehene Geländekäufe	500 000
		Summe Tit. III.	32 028 310
IV.		Transportmaterial.	
	62.	Lokomotiven	3 154 200
	63.	Motowagen	100 000
	64.	Persönenvagen	540 000
	65.	Güterwagen	1 943 500
	66.	Reservestücke	170 000
	67.	Ein neues Dampfboot für den Bodensee (Stadt Meersburg)	286 000
		Summe Tit. IV.	6 193 700

Erläuterungen.

Um dem Bahnmeister und dem Stationsmeister in Adolzheim Dienstwohnungen zuweisen zu können, soll ein beim Bahnhof stehendes Haus — von dessen zugehörigem Garten ohnehin ein beträchtliches Stück für die nöthig gewordene Bahnhöferweiterung erworben werden muß — gekauft werden. Die Kosten betragen für Ankauf 55 000 *M.*, für Herrichtung 5 000 *M.*, zusammen 60 000 *M.*
Die zum gleichen Zweck unter §. 23 im Betriebsbudget aufgenommenen 30 000 *M.* bleiben dagegen unverwendet, da sich der Ankauf vorerwähnter Anwesens als vortheilhafter erwiesen hat, zumal das erforderliche Gartengelände nur unter Bewilligung einer sehr hohen Minderwerthsentschädigung erworben werden könnte.

Für Einrichtung von Stellwerken auf kleineren Stationen der Strecken Heidelberg—Karlsruhe und Offenburg—Bajel sind im Budget 1900/1901 (§. 44) 432 500 *M.* vorgesehen.

Durch Hinzukommen weiterer Stationen auf diesen Strecken und Erweiterung der beabsichtigt gewesenen Anlagen sowie Mehraufwand bei Ausführung der früher schon veranschlagten Stationen sind 458 000 *M.* weiter erforderlich.

Dazu für Herstellung von Stellwerken in Heidelberg-Karlsthor und Schlierbach 35 000 „
zusammen 493 000 *M.*

Damit bis 1. Oktober 1902 diejenigen Hauptbahnen, für welche die Aufstellung von Einfahrtssignalen noch nicht vorgesehen war, nach §. 1 Abj. 4 der Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands mit jenen ausgerüstet werden können, werden hier 700 000 *M.* vorgesehen.
Wie im vorigen Budget.

Da der Lokomotivbestand noch nicht ausreicht, um die Lokomotiven in der wünschenswerthen Weise zum Zwecke der Unterhaltung und Ausbesserung den Werkstätten zuzuweisen und auch reichlicher für Ersatzlokomotiven gesorgt sein sollte, werden hier die Mittel für

5 Schleppenderlokomotiven II d zu 95 000 <i>M.</i> =	475 000 <i>M.</i>
26 Tenderlokomotiven VI b zu 65 200 „ =	1 695 200 „
12 Schleppenderlokomotiven VIII e zu 82 000 „ =	984 000 „
	3 154 200 <i>M.</i>

vorgesehen.
Nachdem die ersten Motorwagen nunmehr in Bestellung gegeben sind, soll auch in den kommenden Jahren mit der Beschaffung weiterer solcher Fahrzeuge fortgefahren werden, und kommen daher wie im Budget 1898/99 100 000 *M.* hierfür in Anforderung.

Um für eine etwa eintretende mäßige Zunahme des Personenverkehrs gerüstet zu sein, sollen einige Personenwagen zur Beschaffung vorgesehen werden.
Bei der jetzt eingetretenen ungünstigen Geschäftslage werden nicht nur sehr niedrige Preise erzielt, sondern auch der nothleidenden Industrie durch Zuweisung von Aufträgen eine große Wohlthat erwiesen werden. Es werden daher beantragt:

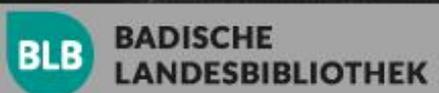
20 zweiachsige Personenwagen I./II. Klasse mit Mitteldurchgang zu 13 000 <i>M.</i> =	260 000 <i>M.</i>
10 vierachsige Personenwagen I./II./III. Klasse mit Mitteldurchgang zu 28 000 <i>M.</i> =	280 000 „
	zusammen 540 000 <i>M.</i>

Seit Eintritt der rückläufigen Bewegung des Güterverkehrs ist auch ein nennenswerther Wagenmangel nicht mehr eingetreten. Gleichwohl empfiehlt es sich nicht, von weiterer Vermehrung des Güterwagenparks ganz abzusehen, weil sonst bei wieder eintretendem Verkehrsaufschwung der Güterwagenpark unzulänglich sein würde und die rasche Vermehrung der Wagen dann aber höchst wahrscheinlich mit beträchtlich höheren Mehrkosten gegenüber den jetzt bestehenden ermäßigten Preisen verbunden wäre, als die etwaige Ersparniß an Zinsen und Unterhaltungskosten ausmachen würde.

Außerdem empfiehlt sich die Anschaffung weiterer Güterwagen auch mit Rücksicht auf die gegenwärtige Lage der inländischen Industrie und es werden daher entsprechend der durchschnittlichen Vermehrung des Güterwagenparks in den letzten 10 Jahren zur Anschaffung beantragt:

300 gedeckte Güterwagen zu 3 600 <i>M.</i> =	1 080 000 <i>M.</i>
200 offene Güterwagen zu 3 300 <i>M.</i> =	660 000 „
hiezü 2 Gasbeförderungswagen zu 11 000 <i>M.</i> =	22 000 „
und 15 Packwagen zu 12 100 <i>M.</i> =	181 500 „
	zusammen 1 943 500 <i>M.</i>

Reservebestände für Lokomotiven, Motor-, Personen- und Güterwagen, rund 3% der Anforderungen für diese Betriebsmittel.
Erfaz für das sehr alte Dampfschiff „Leopold“, das ausgedient werden muß.



Titel.	§.	Ausgabe.	Voranschlag für 1902/03 zusammen.
			M.
V.	68.	Lasten und Verwaltungskosten	1 460 000
		Hiezu Tit. I.	4 296 515
		„ II.	6 266 000
		„ III.	32 028 310
		„ IV.	6 193 700
		Summe Badisches Bahnetz	50 244 525
Einnahme.			
Badische Staatsbahn.			
Kostenbeiträge zu baulichen Herstellungen.			
I.			
	1.	Zuschüsse des Reichs, von Behörden und Gemeinden	668 600
Transportmaterial.			
Sonstige Einnahmen.			
II.			
	2.	Ertrag von Grundstücken und Gebäuden	110 000
	3.	Erlös von Grundstücken und Gebäuden	60 000
	4.	„ „ Material und Inventar	25 000
	5.	Verschiedene Einnahmen	60 000
		Summe Tit. II.	255 000
		Hiezu Summe Tit. I.	668 600
		Summe der Einnahme	923 600
Abichluß.			
		Die Ausgabe beträgt	50 244 525
		„ Einnahme „	923 600
		Daher Mehrausgabe	49 320 925

Erläuterungen.

Nach bestehender Uebung sind 4% der unter Titel I—III angeforderten Beträge mit zusammen 42 590 825 \mathcal{M} — 6 139 265 \mathcal{M} (§§. 1, 2, 53, 56 und 61) = 36 451 560 \mathcal{M} , daher rund 1 460 000 \mathcal{M} vorgezogen.

Hieraus werden auch die Ersparleistungen für Gehalte, Nebengehalte und Wohnungsgeld etatmäßiger Beamten des Bahnbaues bestritten, vergl. hierwegen die im Gehalts- und Wohnungsgeldetat der Eisenbahnbetriebsverwaltung abgeleiteten Beträge; ebenso der Ertrag an die allgemeine Kassenverwaltung für die an technische Beamte gewährten außerordentlichen Belohnungen, vergl. Erläuterung zum Budget des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Titel IV §. 2.

Spezial-Budget

Zuschüsse von:	für:	Ausgabe- §.	Betrag \mathcal{M}
dem Reich	die Bahnüberführung in Bruchsal	10	548 000
der Salinenverwaltung und den Gemeinden Billingen und Dürheim	die Bahn Warbach—Dürheim	6	100 000
der Wasser- und Straßenbauverwaltung	die Straßenverlegung bei Hörden	11	1 600
der Gemeinde Redargemünd	die Wegüberführung im Bahnhof daselbst	22	10 000
der Gemeinde Abstadt }	Errichtung des Güterbahnhofs Abstadt	32	3 000
der Gemeinde Weither }			
			668 600

Zu §§. 2—5 Rechnungsdurchschnitt unter Berücksichtigung bekannter Aenderungen.

für die Jahre

1902 und 1903.

Ständische Einkünfte

Art der Einkünfte	Ständische Einkünfte	Ständische Einkünfte
Grundbesitz	1000000	1000000
Handel	500000	500000
Industrie	200000	200000
Verdienst	100000	100000
Zinsen	50000	50000
Werbegelder	20000	20000
Steuern	10000	10000
sonstige	5000	5000
Gesamt	1920000	1920000

Einnahme

Badische Staatsbahn

Verrechnung der Einnahmen

Art der Einnahme	Ständische Einnahme	Ständische Einnahme
Grundbesitz	1000000	1000000
Handel	500000	500000
Industrie	200000	200000
Verdienst	100000	100000
Zinsen	50000	50000
Werbegelder	20000	20000
Steuern	10000	10000
sonstige	5000	5000
Gesamt	1920000	1920000

Sonstige Einnahmen

Die Einnahmen der Staatsbahn sind durch den Staat zu übernehmen. Die Einnahmen der Staatsbahn sind durch den Staat zu übernehmen. Die Einnahmen der Staatsbahn sind durch den Staat zu übernehmen.

Abgang

Zu Abgang

Abgang

Art der Abgänge	Ständische Abgänge	Ständische Abgänge
Grundbesitz	1000000	1000000
Handel	500000	500000
Industrie	200000	200000
Verdienst	100000	100000
Zinsen	50000	50000
Werbegelder	20000	20000
Steuern	10000	10000
sonstige	5000	5000
Gesamt	1920000	1920000