Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933
1842

166 (20.6.1842) Verhandlungen der badischen Stände 1842

Visual Library

Verhandlungen der badischen Stände
1842.
Beiblatt zur Karlsruher Zeitung.

Montag, № 3. den 20. Juni.

Vortrag der großherzogl. Regierungskommission zu den Gesetzesentwürfen, die Errichtung einer Eisenbahnschuldentilgungskasse, das Eisenbahnanlehen von 9,200,000 fl., und das Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse für 1842 und 1843 betreffend.

Hochgeehrte Herren!

Seine königl. Hoheit der Großherzog haben uns durch höchstes Reskript vom 19. Mai gnädigst beauftragt, Ihnen drei Gesetzesentwürfe, welche den Bau der Eisenbahn zum Gegenstand haben, zur Zustimmung vorzulegen.

Der erste bezweckt die Errichtung einer eigenen Eisenbahnschuldentilgungskasse; der zweite ermächtigt sie zu einem Anlehen von 9,200,000 fl.; der dritte setzt ihre Einnahmen und Ausgaben für die gegenwärtige Budgetperiode fest.

Diese drei Gesetzesentwürfe stehen mit einander in der engsten Verbindung. Wir werden sie in ihrem Zusammenhang gleichzeitig erörtern.

Die Herstellung einer Eisenbahn von der hessischen Gränze bis Basel, welche einen Aufwand von nahe 16 Millionen ohne Zinsen erfordern dürfte, ist für das Großherzogthum ein großes, ausserordentliches Unternehmen, das nur mit ausserordentlichen Mitteln ausgeführt werden kann.

Vor Allem scheint es räthlich, dieses Unternehmen mit allen seinen Folgen von der übrigen Finanzverwaltung getrennt zu erhalten, damit die finanziellen Resultate desselben immer in ungetrübter Klarheit erscheinen, und der gewöhnliche Staatshaushalt in seinem regelmäßigen Gang keinerlei Störung erleide.

Die Behandlung des Eisenbahnunternehmens als eine Spezialität, die abgesonderte Kassen- und Rechnungsführung, die auf die Bedürfnisse desselben beschränkten Kapitalaufnahmen und deren ausschließende Verwendung für den Bau der Eisenbahn, endlich die spezielle Dotation für Zinsen und Tilgungsfonds der Anlehen sieht die Regierung als Maaßregeln an, die das Vertrauen der Staatsgläubiger erhöhen und dem Lande, mit der klaren Einsicht der Bedürfnisse und der Mittel, welche dazu disponibel sind, über die wenigstens periodisch unvermeidlichen Opfer Beruhigung gewähren werden.

Gegenwärtig besteht eine eigene Eisenbahnbaukasse, welche alle Ausgaben des Baues bestreitet, auch das Betriebsmaterial anschafft, sowie aber auf einer Bahnstrecke der Betrieb beginnen kann, diese an die Postverwaltung übergibt. Die Eisenbahnbaukasse erhält die nöthigen Fonds aus der Amortisationskasse, welche dieselben bisher aus ihren Gesammtmitteln und besonders aus den im Jahr 1840 gemachten, und zur Rückzahlung des Lotterieanlehens von 1820 bestimmten 5 Millionen geschöpft hat.

Der Betrieb der Bahn ist der Postverwaltung übergeben, die darüber besondere Rechnung führt. So lange sich derselbe auf die Bahnstrecke zwischen Mannheim und Heidelberg beschränkt, ist dieses ausführbar. Wenn er sich aber auf größere Strecken ausdehnt, was schon im Laufe der gegenwärtigen Budgetperiode der Fall seyn wird, so tritt eine Verbindung der Postanstalt mit dem Eisenbahnbetrieb ein, die eine Trennung des Aufwandes und der Erträgnisse beider Verwaltungen unausführbar macht.

Auf der wichtigsten Verkehrsstraße des Landes fällt die Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung rein zusammen. Zur Vereinfachung der Verwaltung und Vermeidung überflüssigen Aufwandes werden die Postbeamten zugleich den Eisenbahnbetrieb besorgen; die Post wird Briefe, Pakete, Waaren und Personen statt auf den gewöhnlichen Landstraßen, auf der Eisenbahn befördern; sie wird sich statt ihrer Eil- und Packwägen der Eisenbahnwagen und statt der Pferde, der Lokomotive bedienen; kurz, die gegenwärtig noch getrennte Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung wird und muß sich in eine durch neue Transportmittel verbesserte Postanstalt umwandeln. Diese durch den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten ausführbare Verbindung beseitigt die zahllosen Schwierigkeiten, mit welchen der Betrieb anderer Bahnen da zu kämpfen hat, wo die Post und Eisenbahn in verschiedenen Händen liegt.

Nach dem Plan der Regierung, welcher den schon erwähnten Gesetzesentwürfen zu Grunde liegt, wird künftig, wie bisher, eine besondere Eisenbahnbaukasse bestehen, die ihre Bedürfnisse künftig statt von der Amortisationskasse, von der besonderen Eisenbahnschuldentilgungskasse erhält, und es werden sich hiernach die eintretenden formellen Veränderungen auf die Verbindung der Post- und Eisenbahnbetriebsrechnung und auf die Trennung der Rechnung über das Eisenbahnunternehmen von der Amortisationskasse beschränken.

Wir wollen nun die einzelnen Gesetzesentwürfe zu Ihrer Kenntniß bringen, und soweit nothwendig näher beleuchten.

Der Gesetzesentwurf über die Errichtung der Eisenbahnschuldentilgungskasse enthält in 7 Artikeln die allgemeinen und für die Dauer dieser Kasse, d. h. bis zur Rückzahlung der Eisenbahnschuld, bleibenden Bestimmungen.

Der erste Artikel, der den Zweck dieser Kasse ausspricht, bedarf nach dem bereits Gesagten keiner weiteren Erläuterung. Daß sie nach dem Artikel 6 durch die Beamten der Amortisationskasse geführt werden soll, werden Sie mit uns für zweckmäßig halten.

Eine ständige Dotation hält die Regierung für den Kredit der Eisenbahnschuldentilgungskasse zweckmäßig, und eine angemessenere, als die im Art. 2 ausgesprochene, dürfte sich nicht wohl auffinden lassen.

Wie bei jedem gesellschaftlichen Eisenbahnunternehmen, liegt es auch bei den auf Staatsmittel unternommenen in der Natur der Sache, demselben seine eigenen Erträgnisse als erstes Deckungsmittel für die Zinsen und den Tilgungsfond der dadurch veranlaßten Schuld zuzuweisen.

Wenn wir auch die Gesammtpostrevenüen dazu schlagen, so haben wir dafür theils formelle, theils materielle Gründe. Die formellen Gründe bestehen darin, daß sich künftig die reinen Revenüen der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung nicht trennen lassen; die materiellen liegen in der Nothwendigkeit einer ausreichenden Dotation, welche durch die Erträgnisse des Eisenbahnunternehmens in seiner Isolirung überall nicht gegeben wäre, indem sie wenigstens für eine Reihe von Jahren nicht einmal zu Deckung der Zinsen des Bauaufwands hinreichen würden.

Der im Art. 3 ausgesprochene Tilgungsfond wird für ein Unternehmen, wie das vorliegende, als mäßig anzunehmen seyn. Ob derselbe später erhöht werden kann, hängt wesentlich von den mehr oder minder günstigen Resultaten der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung ab, wobei jedoch nicht aus dem Auge zu verlieren ist, daß die periodische Erneuerung des Betriebsmaterials und der Bahn selbst einen nicht unbedeutenden Reservefond erfordert, wenn nicht neue Schulden an die Stelle der getilgten treten sollen.

Der vierte Artikel spricht die Ergänzung der ständigen Dotation durch weitere Zuschüsse aus, wenn sie nicht hinreichen sollte für Zinsen, Tilgungsfond und Verwaltungskosten.

Solche Zuschüsse werden vorerst steigend nothwendig werden, aber auch wieder abnehmen, so wie sich der Ertrag der kombinirten Post- und Eisenbahnverwaltung hebt.

Weder das Eine, noch das Andere läßt sich jetzt schon in Zahlen ausdrücken, aber die Verbindlichkeit zur Dotationsergänzung muß feststehen im Interesse des Kredits.

Die Bestimmung des Art. 5 ist bei der Eisenbahnschuldentilgungskasse so nothwendig, als bei der Amortisationskasse, da es unmöglich seyn wird, die Einzahlung des Anlehens, der Einnahmen überhaupt und die Ausgaben der Baukasse so genau auszumessen, daß sich nicht zuweilen disponible Vorräthe ergeben werden.

Die im Art. 7 ausgesprochene Anwendung des Art. 1—4 des Amortisationskassegesetzes auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse kann überall keinen Anstand haben.

Es liegt in der Natur der Sache, diese Garantien auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse auszudehnen.

Das Gegentheil würde eine Beschränkung der ständischen Wirksamkeit zur Folge haben, welche die Regierung nicht beabsichtigt und nicht beabsichtigen kann.

Der nähern Beleuchtung des Gesetzesentwurfs über das Anlehen von 9,200,000 fl. müssen wir einige allgemeine Betrachtungen vorausschicken.

Wir haben im Jahr 1840 ein Anlehen von 5 Millionen Gulden gemacht, wir wollen jetzt ein solches von mehr als 9 Millionen machen, und werden in der nächsten Budgetperiode zu einem weitern von nahe 7 Millionen schreiten müssen.

Wir sind in der Lage, hohes Vertrauen von Seiten der Kapitalisten in Anspruch zu nehmen, denn die Anlehen sind bedeutend, im Verhältniß zu der Größe unseres Landes.

Mit Recht forschen in solchen Fällen die meistens scharfsichtigen Kapitalisten nach den Hülfsquellen des Geldsuchenden; mit Recht nach der Verwendung, die er ihrem Vermögen geben will; mit Recht nach den Grundsätzen, die ihn bei Führung seines Haushaltes leiten.

Wer Anlehen machen will, thut am besten, seine Bilanz offen darzulegen.

Wir wollen dieses thun. Wir wollen eine gedrängte Uebersicht der Lage unserer Finanzen geben nach den Hauptzweigen derselben und nach dem neuesten Stande. In's Einzelne einzugehen, ist überflüssig, da unser Finanzwesen überhaupt kein Geheimniß deckt, Rechnungen und Voranschläge alle zwei Jahre den Ständen vorgelegt, von diesen geprüft und mit ihren Berichten und Beschlüssen durch den Druck veröffentlicht werden.

Das Anlehen von 5 Millionen im Jahr 1840 war eine Maßregel der Vorsicht, bestimmt, das Lotterieanlehen von 1820 zurückzuzahlen, wovon der letzte Termin im März 1844 fällig wird. Es ist dadurch keine wirkliche Schuldenvermehrung eingetreten. Die Verwendungen, die daraus für den Eisenbahnbau stattgefunden, haben wir nur als eine vorschüßliche Zahlung angesehen, und es bildet ihr Ersatz einen Theil des Anlehens von 9,200,000 fl.

Einzig für den Eisenbahnbau sind wir genöthigt, Kredit zu suchen.

Unsere ordentlichen Ausgaben sind durch die ordentlichen Einnahmen, unsere ausserordentlichen Ausgaben durch den Betriebsfondsüberschuß der abgelaufenen Periode gedeckt, wie aus den vorgelegten Budgets über die ordentlichen und ausserordentlichen Ausgaben und ihre Deckungsmittel hervorgeht.

Auch für die künftige Budgetperiode haben wir, wenn die Einnahmebudgets unverändert bleiben, einen angemessenen Ueberschuß zu erwarten. Im entgegengesetzten Fall müßten wir eine entsprechende Deckung zu Bestreitung der ausserordentlichen Ausgaben der künftigen Periode in Anspruch nehmen, damit nicht durch das gegenwärtige Budget der Keim zu künftigen Verlegenheiten, die nur durch ausserordentliche Steuern beseitigt werden könnten, gelegt werde.

Erscheint auch unsere Finanzlage bei dem Mangel aller budgetmäßigen Ueberschüsse gegenwärtig nicht glänzend, so ist sie doch nicht beunruhigend, da das Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und Ausgaben nicht gestört ist.

Die Amortisationskasse bedarf weder in dieser, noch in der künftigen Budgetperiode eines neuen Anlehens.

Auch für die Zehntschuldentilgungskasse werden wir bei Privatpersonen keines zu suchen haben, da die für den Grundstock eingehenden Zehntablösungskapitalien, soweit sie nicht zur Berichtigung von Baulastenkapitalien, und zu Akquisitionen erforderlich, bei dieser Kasse angelegt werden, und für die den Zehnt-

pflichtigen zu gebenden Darleihen ohne Zweifel hinreichend sind.

Gegen konkurrirende Anlehen anderer Staatskassen werden also die Kapitalisten, welche sich bei dem Eisenbahnanlehen betheiligen, gesichert seyn, die Verwendung ihres Geldes wird nur für ein Unternehmen stattfinden, das nicht unfruchtbar ist, das Zinsen trägt, wenn auch erst später, und geringere Zinsen als diejenigen sind, welche wir an sie bezahlen müssen.

Unser effektiver Schuldenstand beläuft sich nach der Bilanz der Amortisationskasse am 1. Jan. d. J., unter der Voraussetzung, daß ihr der für den Eisenbahnbau gemachte Vorschuß von 2,874,554 fl. 6 kr. an diesem Zeitpunkt ersetzt wird, und abgesehen von der Forderung des Grundstocks, welche unverzinslich in den Büchern der Amortisationskasse nachgeführt wird, auf 18,071,434 fl. 14 kr.

Diese Schuld, unter welcher der für die Zehntablösung gesetzlich bestimmte Staatsbeitrag mit mehr als 9 Millionen begriffen, ist hinreichend fundirt, und wird sich bei dem bereits auf 400,000 fl. angewachsenen Tilgungsfond allmälig vermindern, wenn auch noch einige alte Schulden auf die Amortisationskasse überwiesen werden müssen, die jedenfalls von keiner Bedeutung seyn werden.

Durch das neue Anlehen wird unser Schuldenstand am 1. Januar 1844 auf 27,000,000 fl. angestiegen seyn, und am Schluß der künftigen Budgetperiode oder des ersten Jahres der zweitfolgenden, letzten Dezember 1846, wenn, wie zu hoffen, der Eisenbahnbau bis dahin vollendet seyn wird, zwischen 33 und 34 Millionen betragen, da das in der nächsten Budgetperiode erforderliche weitere Anlehen zu 6,665,541 fl. in runder Zahl zu 7,000,000 fl. anzunehmen seyn dürfte.

Diese Schuldenlast ist, es läßt sich nicht läugnen, für das Großherzogthum bedeutend; die Kapitalisten, welche uns ihr Vermögen anvertrauen, werden entsprechende Garantien fordern; wir müssen sie ihnen geben im eigenen Interesse.

Wir hoffen — sie liegen in unseren Vorschlägen über die Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse.

Die höchste Garantie muß aber in der grundsätzlichen Führung des Staatshaushalts gefunden werden. Alle Schuldentilgungsplane sind leere Worte, alle Schuldentilgungskassen täuschende Institute, wenn eine feste Ordnung für die Führung des gewöhnlichen Staatshaushalts fehlt; wenn nicht dadurch verhindert wird, daß immer neue Schulden an die Stelle der alten treten, wenn nicht mit Ernst darauf gehalten wird, daß die ordentlichen Ausgaben innerhalb der Gränzen der ordentlichen Einnahmen, die ausserordentlichen — die so wenig, wie die ordentlichen zu umgehen sind — innerhalb der Gränzen der Betriebsfondsüberschüsse bleiben.

Die Regierung, meine Herren, wird fest an diesen Grundsätzen halten, sie wird keine neuen fortlaufenden Ausgaben vorschlagen, welche nicht durch die bestehenden ordentlichen Einnahmen vollständig gedeckt werden können, und wenn das Gegentheil nicht zu umgehen wäre, neue fortlaufende Deckungsmittel fordern; sie wird keine ausserordentlichen Ausgaben vorschlagen, die nicht aus den Betriebsfondsüberschüssen bestritten werden können, und wenn solche über diesen Betrag hinaus schlechthin nothwendig seyn sollten, für ihre Bestreitung Deckung durch ausserordentliche Steuern begehren; sie wird keinerlei Anmuthungen, von diesen Prinzipien abzuweichen, Gehör schenken.

Sie, hochgeehrte Herren, werden mit diesen, wenn auch etwas unbequemen Grundsätzen, einverstanden seyn; Sie werden mit uns die Ueberzeugung haben, daß neben dem großen Werke des Eisenbahnbaues bedeutende ausserordentliche Unternehmungen anderer Art jetzt und für eine Reihe von Jahren unmöglich sind.

Sie wissen so gut, wie wir, daß die Wünsche der Gegenwart auf Kosten der Zukunft groß sind, daß aber diese die Wechsel, welche jene auf sie zieht, nur ungerne honoriren wird, besonders wenn sie allmählig zu einer drückenden Last ansteigen sollten; denn selbst die Gegenwart schlägt die Wohlthaten nicht mehr hoch an, in deren Besitz sie sich in einiger Zeit befindet, und ist wenig geneigt zu reellen Gegendiensten.

Wir wollen nun die Ehre haben, Ihnen den Gesetzesentwurf über das Eisenbahnbauanlehen vorzulesen.

Der erste Artikel spricht die Ermächtigung der Eisenbahnschuldentilgungskasse zu einem Anlehen aus, er bestimmt die Größe und die Verwendung desselben, und erklärt die allgemeinen Garantien, welche das Gesetz über die Errichtung der Eisenbahnschuldentilgungskasse für alle von ihr gemacht werdenden Anlehen enthält, darauf anwendbar.

Nach dem Budget soll die Eisenbahnschuldentilgungskasse der Baukasse ihr ganzes Bedürfniß für die Jahre 1842 und 1843 liefern.

Es besteht:

a) aus dem von der Amortisationskasse bis zum 1. Januar d. J. vorgeschossenen Bauaufwand nach Abzug der bisherigen reinen Erträgnisse des Eisenbahnunternehmens mit . . . . 2,874,554 fl.

b) aus der zur Fortsetzung des Baues im Laufe der Budgetperiode erforderlichen Summe von . . . . 6,340,049 „

zusammen 9,214,603 fl.

Ueber den zuerst aufgeführten Betrag werden wir Ihrer verehrlichen Kommission eine spezielle Berechnung der Amortisationskasse vorlegen.

Die Rückzahlung der bisherigen Leistungen der Amortisationskasse entspricht dem Plan, das Eisenbahnunternehmen als eine Spezialität, also die durch dasselbe bereits erwachsene und weiter entstehende Schuld als eine für sich bestehende zu behandeln.

Ohne den Rückersatz des bis zum 1. Januar aufgelaufenen Aufwandes müßte die Amortisationskasse eine neue Schuld von gleichem Betrag kontrahiren, was vermieden werden soll. Ihr Budget, wie es aus den gemachten Vorlagen hervorgeht, ist hiernach berechnet, der Schuldenstand nach Abzng der Forderung an die Eisenbahnbaukasse nur zu 18,071,434 fl. 14 kr. angenommen, und unter dieser Voraussetzung die Dotation für Zinsen und Tilgungsfond bemessen.

Der Bauaufwand für 1842 und 1843 besteht:

a) aus speziellen Bau- und Verwaltungskosten im Betrag von . . . . 6,322,399 fl.
wovon für d. Jahr 1842 3,562,797 fl.
„ „ „ „ 1843 2,759,602 fl.
berechnet sind.

b) aus generellen Verwaltungskosten, die aber ebenso wie jene als Bauaufwand angesehen werden müssen, im Betrag von . . . . . 17,650 fl.
wovon auf jedes Jahr 8825 fl. fallen.

Den speziellen Bauaufwand wird Ihnen das Ministerium des Innern durch den Bauplan für die Jahre 1842 und 1843 begründen, über die generellen Verwaltungskosten finden Sie in der Motivirung des Budgets den nöthigen Aufschluß.

Da sich der Bauaufwaud auf 9,214,603 fl. berechnet, das Anlehen aber nur auf 9,200,000 fl. bestimmt wird, so ist der Grundsatz, die Kapitalaufnahmen innerhalb der Grenzen des Bauaufwandes zu halten, gewahrt. Die kleine Differenz zwischen beiden Summen beruht lediglich auf der Abrundung der letztern und wird sich später ausgleichen.

Die übrigen, in dem ersten Artikel liegenden Bestimmungen bedürfen keiner Erläuterung.

Nach dem zweiten Artikel soll das Anlehen durch Verkauf von 3½ oder 4prozentigen Rentenscheinen gemacht werden, die auf den Inhaber lauten. Der Verkauf soll nach Art. 6 im Wege der Konkurrenz und Publizität geschehen. Angebote unter Pari sollen nicht angenommen werden.

Ueber diesen Artikel werden sich verschiedene Ansichten entwickeln.

Man kann Anlehen verschiedener Art machen: aufkündbare, gegen Renten, mit bestimmten Rückzahlungsterminen; Lotterieanlehen, verzinsliche, ohne oder in Verbindung mit einer Lotterie.

Man kann den Zinsfuß zu 3, 3½, 4, 5 und 6 vom Hundert bestimmen; gegen den zur Zeit des Anlehens gewöhnlichen, oder s. g. laufenden Zinsfuß, Papiere im Nennwerth, gegen niedern Zins unter Pari, gegen höheren mit Aufgeld verkaufen.

Der Spekulation ist hier ein weites Feld geöffnet.

Die Regierung hat sich für ein Anlehen gegen Renten bestimmt, weil sie darin Gewähr gegen mögliche Verlegenheiten der Zukunft erblickt, und die Aussicht, günstige Wechselfälle benutzen zu können.

Sie hat sich für 3½prozentige Renten entschieden, wenn sie Pari verwerthet werden können, für 4prozentig, wenn dieß nicht möglich seyn sollte. Sie hat eine gewisse Scheu, Papiere unter Pari zu verkaufen, weil man sie früher oder später möglicher Weise gegen eine höhere als die empfangene Summe wieder einlösen muß. Sie hofft, wenn 3½prozentige Renten nur mit Verlust abzusetzen seyn sollten, durch den Verkauf 4prozentiger Renten über Pari eine Entschädigung zu erhalten, insofern und insoweit dieser Zinsfuß etwas günstiger seyn sollte, als Zeit und Umstände mit sich bringen.

Die Regierung ist zwar von der Ueberzeugung durchdrungen, daß, wer Geld suchen muß, es durch einseitige Festsetzung der Bedingungen keineswegs um den niedersten Preis erhält; daß er wohl thut, die Ansichten der Geldmänner, die Wünsche der Bankiers, die sich mit Anlehensunternehmen von Bedeutung befassen, kennen zu lernen.

Wir haben diesen Weg bis jetzt nicht betreten, wir wollten ihn nicht betreten. Jeder Bankier hat über die Art und Weise, wie sich ein Anlehen in einer gewissen Zeit und unter gegebenen Umständen am vortheilhaftesten ausführen lasse, seine eigenen Ansichten; er wird sie zwar nach den Wünschen des Kreditsuchenden modifiziren, um ein Uebereinkommen zu Stande zu bringen, er wird sich aber auf keine Unterhandlungen einlassen, wenn er voraus weiß, daß am Ende nur im Wege der Konkurrenz und Publizität ein Vertrag abgeschlossen werden kann, und doch ist dieser Weg derjenige, den die Verwaltung vor allen andern wünschen muß.

Mit einem Bankhaus zu unterhandeln, nachdem die Begebung des Anlehens im Wege der Konkurrenz und Publizität zu keinem annehmbaren Resultate geführt hat, halten wir für sehr nachtheilig; denn man kann in diesem Falle wohl andere Bedingungen, aber schwerlich wohlfeileres Geld erlangen, als man ihm Wege der Konkurrenz und Publizität erzielte. Nicht immer wird der Weg der Konkurrenz und Publizität der wohlfeilste seyn, er wird es nicht seyn, wenn die wirklich bestehende Konkurrenz durch Betheiligung und Abfindung entfernt wird, und an deren Stelle eine Scheinkonkurrenz tritt.

Bei geheimen Unterhandlungen bleibt aber immer der Zweifel übrig, ob nicht im Wege der Konkurrenz und Publizität ein besseres Resultat erzielt worden wäre.

Die Regierung, meine Herren, hat keinen anderen Zweck, als das Anlehen so wohlfeil als möglich abzuschließen, und auf Bedingungen, bei denen die Wechselfälle der Zukunft im Auge gehalten werden.

Mit Ihrer Kommission werden wir die verschiedenen Plane, nach denen verfahren werden könnte, näher erörtern.

Hier das Für und Gegen unserer Vorschläge, oder die Unzweckmäßigkeit anderer Projekte ausführlich auseinander zu setzen, halten wir aus Gründen, die in der Natur der Sache liegen, nicht für angemessen.

Der Artikel 3 behält dem Finanzministerium die Bestimmung der Raten vor, in welchen die Einzahlung des Anlehens erfolgen soll.

Nach dem Budget sind von dem Anlehen
im Jahr 1842 . . . 6,440,000 fl.
" " 1843 . . . 2,760,000 "
zu berichtigen.

Bei'm Vollzug wird aber hierin eine, das Anlehen erleichternde, Aenderung möglich seyn. Durch Benutzung der von dem Anlehen von fünf Millionen gegenwärtig noch disponibeln Gelder kann nämlich die Amortisationskasse im ersten Jahr noch den größten Theil der ihr rückzuersetzenden Summe entbehren, und um diesen Betrag wird die für das erste Jahr angesetzte Rate vermindert, die des zweiten erhöht, und auf diese Weise eine gleichheitlichere Vertheilung zwischen beiden Jahren bewirkt werden können.

Die Kaution von 500,000 fl. dürfte bei dem Betrag des Anlehens nicht zu hoch gegriffen, und kein Hinderniß einer wünschenswerthen Konkurrenz seyn.

Daß die Zahlung und Ausfolgung der Papiere Zug für Zug stattfinden soll, ist eine Vorsicht, die sich im Grunde von selbst versteht.

Die Artitel 4, 5, 7, 8, 9 und 10 scheinen uns keiner weiteren Erläuterung zu bedürfen.

Die im Artikel 11 vorgeschlagene Ermächtigung der Amortisationskasse, im Falle der Kreirung 4prozentiger

Renten, die im Kurs befindlichen 3½prozentigen Rentenscheine vom 1. Januar 1843 gegen 4prozentige umzutauschen, wenn die Besitzer den Betrag entrichten, um den die 4prozentigen Rentenscheine über Pari begeben worden sind, ist ein Akt der Freigebigkeit, der mehr oder weniger kosten wird, nachdem der Verkaufspreis geringer oder höher ausfällt. Wenn die 4prozentigen Rentenscheine nur im Nennwerth abgesetzt werden könnten, was wir keineswegs erwarten, so würde dieser Akt der Freigebigkeit jährlich 15,139 fl. kosten, da die im Kurs befindlichen 3½proz. Rentenscheine 3,027,800 fl. betragen.

Wohl kann und wird man fragen, ob ein solcher Akt der Freigebigkeit, zu einer Zeit, wo man Schulden machen muß, an seinem Platze sey, welche Gründe vorliegen, mehr zu thun, als wozu man streng rechtlich verbunden ist.

Die Regierung glaubt, für ihren Vorschlag Gründe der Billigkeit und selbst der Klugheit geltend machen zu können.

Als das Anlehenssystem gegen Renten, das angemessenste für Staaten, besonders wenn sie eine bedeutende Schuldenlast zu kontrahiren genöthigt sind, bei uns erstmals versucht wurde, haben wir 5prozentige Renten ausgegeben, an deren Stelle durch successive Reduktion 4½, 4 und 3½prozentige traten. Die Staatsgläubiger, größtentheils Inländer, ließen sich dieses, da der Zinsfuß in den verschiedenen Perioden der Reduktion wirklich heruntergegangen war, gefallen. Sie vertrauten dem Staate, da sie kein Kündigungsrecht haben, ihr Vermögen auf ewige Zeiten an, in der Hoffnung, diese Papiere im vollen Nennwerth, um den sie dieselben erkauften, jederzeit wieder verwerthen zu können.

Daß die 3½prozentigen Rentenscheine, welche schon geraume Zeit unter Pari stehen, wenn wir 4 Prozent kreiren, und diese sich nicht bedeutend über Pari stellen, in ihrem Werthe viel verlieren müssen, ist klar, auch nicht zu bezweifeln, daß dieses selbst nachtheilig auf die Emission 4prozentiger Rentenscheine wirken muß, denn der Gedanke liegt nahe, daß die Regierung später auch in die Nothwendigkeit gesetzt werden könnte, 4½prozentige gleichartige Papiere verkaufen zu müssen, wo dann dem Schicksal, welches jetzt die 3½prozentigen treffen würde, die 4prozentigen nicht entgehen könnten.

Die Regierung, meine Herren, glaubt, wenn gleich keine Rechtspflicht, doch eine moralische Verbindlichkeit zu haben, ihren Kreditoren, die auf den Rückempfang des Kapitalstocks verzichten, und sich in den Zeiten, wo der Zinsfuß nieder stand, auch mit geringeren Zinsen begnügten, im entgegengesetzten Falle, wo sich derselbe mehr oder weniger bleibend höher stellt, eine Erhöhung desselben zu bewilligen, und sich nur die Unaufkündbarkeit des Kapitalstocks, und die Möglichkeit, den Zinsfuß wieder ermäßigen zu können, vorbehalten zu müssen.

Sie hält diese Maßregel der Billigkeit aus den eben angeführten Gründen zugleich für eine Maßregel der Klugheit.

Wir wiederholen, der Vorschlag ist, wenn man denselben blos von der rechtlichen Seite betrachtet, ein reiner Akt der Freigebigkeit.

Die Regierung begnügt sich, ausgesprochen zu haben, was sie gegen ihre bisherigen Kreditoren für billig hält, und überläßt Ihnen, zwischen dem gewissen kleinen Nachtheil und dem sehr wahrscheinlichen höheren Vortheil zu wählen.

Daß die Loyalität, mit welcher die Regierung ihre bisherigen Gläubiger behandeln will, unserem Kredit einen neuen Aufschwung geben muß, werden sie mit uns nicht bezweifeln.

Zu dem dritten Gesetzesentwurf, das Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse betreffend, bleibt uns nur Weniges zu bemerken übrig.

Sie werden sich durch Vorlesung desselben davon leicht überzeugen.

Die Einnahmen bestehen aus der Dotation und dem Anlehen. Von beiden haben wir schon gesprochen.

Die ständige Dotation besteht zwar aus dem Reinertrag der kombinirten Post- und Eisenbahnverwaltung; da sich aber das Resultat dieser Kombination, die jedenfalls vortheilhaft wirken muß, erst durch die Erfahrung bestimmen läßt, so sind die Postrevenüen nach ihrem speziellen Budget für 1842 und 1843, und ebenso die Revenüen von dem Betrieb der mannheim-heidelberger Bahn in Ansatz genommen. Für die Bahnstrecken von Heidelberg bis Karlsruhe und von Appenweier nach Offenburg und Kehl, die im Frühjahr 1843 in Betrieb kommen sollen, ist ein im Verhältniß ihrer Länge gleich großer Ertrag, wie für die mannheim-heidelberger Bahn berechnet, was für die ersten ¾ Jahre des Betriebs wahrscheinlich etwas zu hoch seyn dürfte, wogegen sich aber schon in dieser Periode ein höherer Ertrag der mannheim-heidelberger Bahn nach den neuesten Erfahrungen mit Bestimmtheit erwarten läßt.

Ein Zuschuß zur ständigen Dotation ist in den Jahren 1842 und 1843 nicht erforderlich; wohl aber wird dieses in der nächsten Budgetperiode, und zwar in einem jener wenigstens gleichkommenden Betrag, erforderlich werden. Dieser Zuschuß wird zwar in den folgenden Jahren abnehmen, in welcher Progression, läßt sich indeß nicht vorhersagen.

Ueber die zweite Position, das Anlehen, haben wir weiter nichts zu bemerken.

Die Ausgaben, in dem Bauaufwand, den Kapitalzinsen, dem Tilgungsfond und den Verwaltungskosten bestehend, sind durch unsere Bemerkungen zu dem Gesetzesentwurf über das Anlehen und die dem Budgetentwurf beigefügte Begründung der einzelnen Positionen so hinlänglich erläutert, daß wir auch darüber jede weitere Aeußerung umgehen können.

Wir schließen, hochgeehrte Herren, mit dem Wunsche, daß Sie den vorgelegten Gesetzesentwürfen über die Eisenbahnschuldentilgungskasse recht bald ihre volle Aufmerksamkeit schenken mögen, da es in der Natur der Sache liegt, daß das Zustandekommen eines Vertrages über das Anlehen und noch mehr sein Vollzug geraume Zeit erfordert, die Eisenbahnbauarbeiten aber, deren Beschleunigung selbst im finanziellen Interesse wünschenswerth ist, fortlaufend große Mittel in Anspruch nehmen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Gesetzesentwurf, die Errichtung einer Eisenbahnschuldentilgungskasse betreffend.

Art. 1.

Zur Aufnahme der für den Eisenbahnbau benöthigten Kapitalien, sodann zur Verzinsung und allmähligen Rückzahlung derselben wird eine besondere Schuldentilgungskasse — die Eisenbahnschuldentilgungskasse — errichtet.

Art. 2.

Als ständige Dotation für Zinsen, Tilgungsfond und Verwaltungskosten wird derselben der Reinertrag der Post- und Eisenbahnbetriebsverwaltung zugewiesen.

Art. 3.

Der Tilgungsfond wird auf ein Prozent der aufgenommenen Kapitalien bestimmt, und erhöht sich jährlich um vier Prozent seines Betrages.

Art. 4.

So weit die ständige Dotation zu den Bedürfnissen der Eisenbahnschuldentilgungskasse für Zinsen, Tilgungsfond und Verwaltungskosten nicht hinreicht, soll das Budget jeweils den erforderlichen Zuschuß aus der Staatskasse bestimmen.

Art. 5.

Wenn die von der Eisenbahnschuldentilgungskasse zum Zwecke des Eisenbahnbaues aufgenommenen Kapitalien hierzu augenblicklich nicht erforderlich sind, so können sie mit Ermächtigung des Finanzministeriums nutzbringend angelegt werden, jedoch mit keiner längeren als einvierteljähriger Aufkündigungsfrist, und nur gegen, hinlängliche Sicherheit gewährende, Deckung. Die in dieser Beziehung für die Amortisationskasse bestehenden gesetzlichen Bestimmungen gelten auch für die Eisenbahnschuldentilgungskasse.

Art. 6.

Die Führung der Eisenbahnschuldentilgungskasse wird den Beamten der Amortisationskasse übertragen.

Art. 7.

Die Artikel 1 bis 4 des Amortisationskassegesetzes vom 31. Dezember 1831 finden auf diese Kasse Anwendung.

Gesetzesentwurf, das Eisenbahnanlehen von 9,200,000 fl. betreffend.

Art. 1.

Die Eisenbahnschuldentilgungskasse ist ermächtigt, zur Bestreitung des durch ihr Budget für die Jahre 1842 und 1843 vorgesehenen Bauaufwandes, auf den Grund des Gesetzes vom Heutigen, ihre Errichtung betreffend, unten Aufsicht und Leitung des Finanzministeriums ein Kapital von 9,200,000 fl. aufzunehmen.

Art. 2.

Dieses Anlehen ist durch Verkauf $3\frac{1}{2}$prozentiger oder 4prozentiger, auf den Inhaber lautender, Rentenscheine zu machen.

Der Verkauf 4prozentiger Rentenscheine kann erst dann stattfinden, wenn $3\frac{1}{2}$prozentige nur unter Pari verwerthet werden können.

Art. 3.

Der Anlehensunternehmer hat den Verkaufspreis der Rentenscheine in den, durch das Finanzministerium vor der Begebung des Anlehens zu bestimmenden Raten je gegen Ausfolgung einer entsprechenden Anzahl von Rentenscheinen an die Eisenbahnschuldentilgungskasse baar zu bezahlen, auch zur Sicherheit für die Vollziehung des ganzen Geschäfts eine Kaution von 500,000 fl. zu stellen.

Art. 4.

Die Summen, auf welche die Rentenscheine ausgefertigt werden sollen, wie viele von jeder Gattung, und mit welchen Zinszahlungsterminen, wird das Finanzministerium nach der Begebung des Anlehens bestimmen, unter billiger Berücksichtigung der Wünsche des Anlehensunternehmers.

Art. 5.

Die Zinsraten, welche auf den Rentenscheinen, die der Anlehensunternehmer für jede Ratenzahlung ausgefolgt erhält, am Tage der Zahlung haften, hat derselbe der Eisenbahnschuldentilgungskasse gleichzeitig mit dem Kaufpreise für das Kapital zu vergüten. Ebenso hat die Eisenbahnschuldentilgungskasse dem Anlehensunternehmer von Rentenscheinen, deren Zinslauf erst nach der Einzahlung des Kapitals beginnt, die Zinsraten von da an bis zum Anfange des Zinsenlaufs zu ersetzen.

Art. 6.

Die Begebung des Anlehens findet im Wege der Konkurrenz und Publizität statt.

Angebote unter Pari sind nicht zulässig.

Art. 7.

Die Konkurrenten haben ihre Gebote durch Summissionen abzugeben, die nach Vorschrift des Finanzministeriums abzufassen, und verschlossen einzureichen sind.

Art. 8.

Die Gebote müssen auf eine bestimmte Summe für je hundert Gulden lauten, und können nur angenommen werden, wenn der betreffende Konkurrent die im Art. 3 festgesetzte Kaution noch vor Eröffnung der Summissionen gestellt hat.

Art. 9.

Die Eröffnung der Summissionen hat in einer Sitzung des Finanzministeriums, zu welcher der Direktor der Amortisationskasse beizuziehen ist, in Gegenwart sämmtlicher Konkurrenten oder ihrer Bevollmächtigten zu geschehen.

Art. 10.

Den Zuschlag, den der Finanzminister sogleich nach Eröffnung der Summissionen auszusprechen hat, erhält derjenige der Konkurrenten, welcher das höchste der nach Art. 6 und 8 annehmbaren Gebote abgegeben hat, und bei gleichen Geboten Derjenige, für welchen das Loos entscheidet.

Art. 11.

Geschieht die Begebung des Anlehens gegen 4prozentige Rentenscheine, so ist die Amortisationskasse ermächtigt, ihre im Umlauf befindlichen $3\frac{1}{2}$prozentigen Rentenscheine gegen solche einzutauschen, die vom 1. Jan. 1843 an eine Rente von 4 Prozent gewähren.

Dieser Umtausch hat jedoch, wenn für die 4prozentigen Rentenscheine der Eisenbahnschuldentilgungskasse ein Verkaufspreis über Pari erzielt wurde, nur insoferne statt, als die Inhaber $3\frac{1}{2}$prozentiger Rentenscheine der Amortisationskasse bei'm Umtausch den über Pari erzielten Betrag entrichten.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Gesetzesentwurf: das Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse für 1842 und 1843 betreffend.

Einziger Artikel.

Das Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse wird für die Jahre 1842 und 1843 nach dem anliegenden Etat festgesetzt.

Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse für 1842 und 1843.

	1842. fl.	1843. fl.
Einnahme.		
I. Ständige Dotation.		
1. Reinertrag der Postverwaltung	262,044	262,044
2. Vom Betrieb der Eisenbahn:		
a. von der Strecke von Mannheim bis Heidelberg	20,375	20,755
b. von der Strecke von Heidelberg nach Karlsruhe und von Appenweier nach Offenburg und Kehl für ¾ Jahre	—	64,280
	282,419	347,079
II. Anlehen	6,440,000	2,760,000
III. Ueberschuß des Jahres 1842	—	80,952
Summe der Einnahme	6,722,419	3,188,031
Ausgabe.		
I. Bauaufwand.		
1. Ersatz der Baukostenvorschüsse an die Amortisationskasse mit Zinsen . . .	2,874,554	—
2. Zur Fortsetzung des Baues der Eisenbahn	3,562,797	2,759,602
3. Ersatz der Zentralverwaltungskosten des Eisenbahnbaues an den Etat des Wasser- und Straßenbaues	8,825	8,825
	6,446,176	2,768,427
II. Kapitalzinse	186,291	312,800
III. Zur Tilgung	—	64,400
IV. Verwaltungskosten	9,000	2,000
Summe der Ausgabe	6,641,467	3,147,627
Bilanz.		
Einnahme	6,722,419	3,188,031
Ausgabe	6,641,467	3,147,627
Ueberschuß	80,952	40,404

Begründung.

Einnahme.

I. Dotation.

1. Reinertrag der Postverwaltung.

	1842.	1843.
Derselbe beträgt nach dem ordentlichen Budget	263,844 fl.	263,844 fl.
durch die Verlegung der Post zu Lörrach in eine andere Lokalität erhöht sich der Bauaufwand um	1,800 „	1,800 „
nach deren Abzug sich der in Ansatz gekommene Betrag ergibt mit .	262,044 fl.	262,044 fl.

2. Vom Betrieb der Eisenbahn.

a. von der Strecke von Mannheim bis Heidelberg. Siehe das ordentliche Butget für 1842 und 1843.

b. von der Strecke von Heidelberg nach Karlsruhe und von Appenweier nach Offenburg und Kehl für ¾ Jahre.

Daß diese Strecke vom Frühjahr 1843 an in Betrieb kommt, wird hier nach Angabe der Eisenbahnbaudirektion unterstellt, und die Betriebsperiode zu ¾ Jahre angenommen. Der Nettoertrag ist im Verhältniß der Länge dieser Bahn zur Mannheim-Heidelberger angenommen.

Der Nettoertrag der Mannheim-Heidelberger Bahnstrecke, die 4,25 Stunden lang ist, beträgt . 20,755 fl.
der Nettoertrag der in Frage stehenden Bahnstrecke, die 17,55 Stunden lang ist, wird hiernach 85,706 „
betragen, und für ¾ Jahre . . . . . 64,280 „

II. Anlehen.

Nach dem Plan über die Eisenbahnschuldentilgungskasse ist das Anlehen bestimmt, die bereits bezahlten und in der Budgetperiode aufzuwendenden Baukosten zu decken, die zusammen 9,214,603 fl. betragen. Statt dieser Summe wurde die Rundzahl von 9,200,000 fl. angenommen.

Ausgabe.

I. Bauaufwand.

1. Ersatz der Baukostenvorschüsse an die Amortisationskasse mit Zinsen.

Hierüber wird der betreffenden Kommission eine ausführliche Berechnung der Amortisationskasse zugestellt werden.

2. Zur Fortsetzung des Baues der Eisenbahn.

Die angesetzten Summen sind durch die von dem Ministerium des Innern der Kammer gemachte Vorlage über den Bauplan für die Jahre 1842 und 1843 und den daraus hervorgehenden Aufwand begründet.

3. Ersatz der Zentralverwaltungskosten des Eisenbahnbaues an den Etat des Wasser- und Straßenbaues.

Durch die Verbindung der Eisenbahnbaudirektion mit der Wasser- und Straßenbaudirektion wurde der Aufwand für die letztere um 8,825 fl. erhöht. (Siehe das ordentliche Budget für 1842 und 1843.) Da dieser Aufwand für den Eisenbahnbau gemacht wird, so gehört er auch in das Budget und in die Rechnung dieses Unternehmens. Er ist deswegen hier in Ausgabe gestellt, und erscheint in dem nachträglichen Budget des Ministeriums des Innern in Einnahme.

II. Kapitalzinse.

Diese sind folgendermaßen berechnet:

	1842.	1843.
a. von 2,874,554 fl. à 4 % für 1 Jahr	114,982 fl.	114,982 fl.
b. „ 6,440,000 „ — 2,874,554 „ = 3,565,446 fl. für ½ Jahr .	71,309 fl.	
c. von 3,565,446 „ für 1 Jahr .		142,618 fl.
d. „ 2,760,000 „ für ½ Jahr .		55,200 „
	186,291 fl.	312,800 fl

Bei dieser Berechnung ist von der Voraussetzung ausgegangen, daß die Baukosten halbjährlich in gleichen Summen zu bezahlen, und die Anlehenssummen in

gleichem Verhältniß zur Einzahlung kommen, und zu verzinsen seyn werden.

III. Zur Tilgung.

Bei 1 pZt. beträgt dieselbe von der Anlehenssumme des ersten Jahres die berechneten 64,400 fl., die aber erst im zweiten Jahre zur Verwendung kommen.

IV. Verwaltungskosten.

Sie sind mit Bestimmtheit noch nicht anzugeben. Das Anlehen und seine Verwendung wird nicht unbedeutende neue Geschäfte herbeiführen, und der dafür in Ansatz gebrachte Betrag von jährlichen 2000 fl. als mäßig erscheinen. Die im ersten Jahre weiter in Ansatz gekommenen 7000 fl. sind für die Anfertigung der neuen Staatspapiere für das Eisenbahnanlehen erforderlich, und nach den in dieser Beziehung vorliegenden Erfahrungen angenommen.