

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1874

15 (18.1.1874)

Badischer Landtag.

• Karlsruhe, 16. Jan. 18. Öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. (S. gestriges Hauptblatt.)

Der Kommissionsbericht enthält folgende Stelle: „Würde für Vollenbung der Trajekt- und Hafenanlage in Konstanz der weitere Aufwand von 34,000 fl. durch Admittistrativkredit bewilligt worden sein und nicht, wie die Begründung sagt, damit zugleich die Herstellung eines Platzes für ein eventuell in Aussicht genommenes schwimmendes Dock beabsichtigt sein, so hätten die dafür angeführten Gründe um die Richtigkeit des Kredits darzulegen. Nachdem in verfloffenen Landtag im Eisenbahnbau-Budget eine Summe von 80,000 fl. für Errichtung schwimmender Docks im Hafen zu Konstanz die Genehmigung der Kammer nicht erhalten hat, werden wir erwarten dürfen, daß nicht Anfänge mit Einrichtungen gemacht werden, deren Nützlichkeit und Bedürfnis von den Ständen nicht anerkannt wurde.“

Abg. Schmidt von Konstanz: Die Budgetkommission habe das thatsächliche Verhältnis nicht richtig aufgefaßt, da in jenen gestrichenen 80,000 fl. 20,000 fl. inbegriffen waren, die nicht für die schwimmenden Docks dienen sollten. Bei der Auffüllung eines Seebeckens für die Trajektanlage wurde ein Bassin für die schwimmenden Docks freigelassen; dann war es aber unbedingt nötig, zur Erhaltung dieser Aufüllungen eine Wassermauer zu errichten. Mit der Hebung des Verkehrs durch die Eisenbahn Wintertur-Konstanz wird eine Errichtung von Lagerhäusern und eine Verlegung der Schiffswerke nötig werden, und auch die Erhaltung des Hafensbassins erscheint als unbedingte Nothwendigkeit.

Ministerialpräsident Turban: Redner müsse sich auf das Entscheidende dagegen verwahren, daß gegen einen Beschluß der Kammer Arbeiten vorgenommen worden seien; die aufgewendeten Kosten dienen vielmehr nur für die Vollenbung der Trajekt- und Hafenanlage, wozu die früheren Mittel wegen Preissteigerungen, unglücklichem Baugrund und durch den Romanshorner Bahnananschluß bedingten Geseisänderungen nicht ausreichten. Dazu kommt noch, daß man im Winter 1871 zu 1872 wegen des damaligen günstigen Wasserstandes mit den betreffenden Arbeiten begann und denselben allerdings damals mit Aussicht auf Errichtung schwimmender Docks größere Ausdehnung gab; nochmals sei eine Verwahrung dagegen auszusprechen, daß ein Admittistrativkredit für eine von den Ständen verworfene Sache geschworen worden sei.

Abg. Friderich: Die Kommission sei durchaus nicht gegen die vorliegende Ausgabe; nur müsse von den schwimmenden Docks vorläufig vollständig abgesehen werden. Bei früherer Kostenberechnung der Schwarzwaldbahn war angenommen, daß höchstens ein Drittel der Tunnellänge einzuwölben sein werde, während später sich die Nothwendigkeit der Einwölbung von 91 Proz derselben ergab; wodurch hauptsächlich ein Mehraufwand der Bahnlinie Hausach-Billingen von 2,500,000 fl. nötig wurde. Mit dieser Summe stellt sich der Bauaufwand der Eisenbahnlinie Offenburg-Hausach-Billingen auf 17,143,934 fl.

Der Abg. v. Feder will dem Bedauern Ausdruck geben, daß die enorme Ueberschreitung vorgekommen sei und die Technik das Gestein in dieser Richtung nicht gehörig erkannt habe.

Ministerialpräsident Turban: Ob die Techniker die geringe Haltbarkeit des Gesteins von vorn herein erkennen konnten, im Vorausschlag mehr Vorsicht deshalb geboten war, sei schwer zu beurtheilen; jedenfalls habe die s. Z. damit betraute ausgezeichnete Kraft nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt.

Der Abg. v. Bus knüpft an die früher unternommene Schwarzwaldbahn und deren Reize an. Jene Bahn sei eine Zierde für unser Land, schöner wie der Sommering. Wenn das Erträgnis unserer Eisenbahnen nicht mehr genügend sei, so müsse man dasselbe durch den Bau möglichst vieler Seitenbahnen wieder steigern. Schließlich wünscht Redner von der Regierung eine beruhigende Erklärung, daß die Absicht des Verkaufs der Eisenbahnen nicht vorhanden sei.

Abg. Pfleger: Gerade aus den Gründen der Rentabilität dürfe der Staat die vom Vorredner gewünschten vielen Seitenbahnen nicht bauen, während an Gemeinden und Gesellschaften Konzessionen in liberaler Weise erteilt werden sollten.

Ministerialpräsident Turban: Die vorliegende Gelegenheit sei zur Beantwortung der Anfrage des Abg. v. Bus nicht geeignet.

Abg. v. Feder: Redner habe keine Person, sondern nur die Sache im Auge gehabt.

Abg. Reßler: Bei dem vorhandenen Granit und Gneis als Hauptgestein konnte die zerklüftete Formation nicht vprausgesehen werden.

Abg. Blum: Gerade der Umstand, daß auch ganz ausgezeichnete Techniker in den Vorausschlägen sich irren können, gibt Anlaß zu noch größerer Vorsicht bei Bewilligungen aus Staatsmitteln. Die Möglichkeit eines Verkaufes brauche man bei dem jetzigen Stand des Eisenbahnbau-Budgets durchaus ungünstigen Geldmarktes kaum mehr in Betracht zu ziehen, zumal da die Erträgnisse nicht sehr vorthellhaft sind und bis zu dem Zeitpunkt der Fertigstellung der Gottfardt-Bahn sich auch kaum viel günstiger gestalten werden.

Der Abg. Krebs bemerkt noch, daß gerade der bedeutende Geologe Walchner s. Z. ein heftiger Gegner dieser Linie gewesen sei. — Der Grund hierfür, erwidert der Abg. Reßler, sei aber nicht die Zerklüftung, sondern die große Härte des Gesteins gewesen, da zu jener Zeit die technischen Mittel zur Ueberwindung derselben noch nicht vorhanden waren. — Damit ist dieser Gegenstand erledigt.

Ein in den Nachweisungen aufgeführter Ausgabeposten in der Steuerverwaltung gibt dem Abg. Edelmann Anlaß zur Frage, ob derselbe von der nicht zu billigen Zurückhaltung der Gebühren der Steuerperquatoren herrühre, worauf Ministerialpräsident Ellstätter erwidert, daß derartige Bemerkungen Beantwortung nur bei der Verathung der Voranschläge finden könnten; hier handle es sich nur um eine Darlegung der Finanzgebahrung 1872 und Ausgabeposten kämen bei jeder finanziellen Wirksamkeit vor. — In gleicher Weise spricht sich der Abg. Friderich aus, übrigens stehe ja jenem Ausgabeposten auch ein Einnahmeposten gegenüber.

Bei der Behandlung der vom ständigen Ausschuss geprüften Rechnungen führt der Abg. Hug an, daß die Verlassung der Pfandrentkapitalien beim Staat 1866 mit Erhöhung auf 5 Proz. diesem einen Dienst geleistet habe; dagegen wurden auf 21. Sept. 1871 4 Millionen zur Heimzahlung gekündigt, wodurch dann zum Nachtheil der Pfandrenter nur 4 bis 4 1/2 Proz. erzielt wurden; vielleicht hätte der Zeitpunkt der Kündigung auf 1 oder 2 Jahre hinausgerückt werden können, wozogen dankend anzuerkennen sei, daß von der Aufsichtsbehörde Anlage in Eisenbahn-Prioritäten gestattet wurde.

Ministerialpräsident Ellstätter: Wenn allerdings 1866 dem Staate mit jener Veranstaltung abgethan war, so gereichte sie der andern Seite auch zum Vortheil; die Kündigung neuerdings sei durch den Eingang der Kriegskontributions-Gelder herbeigeführt worden und konnte nicht ohne Schädigung des allgemeinen Interesses vermieden werden. — Abg. Friderich weist darauf hin, daß die Regierung ganz korrekt gehandelt habe, was auch der Abg. Hug nicht bestreiten will.

Der Abg. Edelmann hält für wünschenswerth, daß noch auf diesem Landtage über die Bestimmung des Vermögensüberschusses der Zehnt-Schuldentilgungs-Kasse eine Vorlage gemacht werde. — Abg. Friderich: Der Vorredner habe selbst zu dem Beschlusse der Kommission mitgewirkt, daß eine spätere Kammer hierüber entscheiden solle. — Ministerialpräsident Ellstätter: Dem betr. Ueberschuß im Betrage von 130- bis 140,000 fl. werde voraussichtlich nach vorhergegangenem Beschlusse im Finanzgeetze die General-Staatskasse erhalten.

Bei den Verwendungen aus dem Domänen-Grundstock finden sich für das Sammlungsgebäude in Karlsruhe 61,940 fl. 55 kr. Der Bericht sagt hierüber:

„Die Hoffnung, welche im letzten Bericht des ständigen Ausschusses ausgesprochen wurde, daß das Jahr 1873 die endliche Vollenbung des Gebäudes für die vereinigten Sammlungen bringen werde, ist auch dieses Jahr nicht in Erfüllung gegangen. Edel in seinen Formen wird dieser Bau eine Zierde der Residenz sein und den Namen seines Erbauers kommenden Geschlechtern überliefern. Die jetzige Generation wird aber noch oft davon erzählen, wie häufig sie in der Vollenbung des Baues sich geäußert sah. Wir müssen wiederholt die Erwartung aussprechen, daß die Regierung für die halbige Vollenbung besorgt sein werde.“

Der Abg. v. Feder bedauert lebhaft den traurigen Stand im Fortgang dieses Baues. — Ebenso der Abg. Lang von Karlsruhe, da auch der Gemeinde sehr mißliche Umstände für die Straßenverteilung dadurch entstehen. — Ministerialpräsident Ellstätter: Redner sei von gleichem Bedauern erfüllt und kenne die Gründe der Verzögerung des Baues selbst nicht, wogegen er es an Erinnerungen zur Bescheunigung nie habe fehlen lassen. Zum Theil sei die Verzögerung wohl dem Umstande zuzuschreiben, daß die Verwaltung der Bibliothek und der Sammlungen an das Ministerium des Innern übergegangen sei und dadurch neue Pläne und Kostenüberschläge nötig wurden. Uebrigens werde das Gebäude zum Theil schon benützt und finde hoffentlich seine Vollenbung in dieser Budgetperiode.

Abg. Edelmann: Zur Arrondirung der Domäne Mannsdorf mit der Herrschaft Mainau wäre die verfassungsmäßige Zustimmung der Stände nothwendig gewesen. — Dem erwidert Ministerialpräsident Ellstätter, daß der bisherige Brauch eine vorherige Zustimmung nicht erforderte.

Bei der Verhandlung über die Eisenbahn-Schuldentilgungs-Kasse 1871 und 1872 übernimmt Vizepräsident Bluntzschli den Vorsitz.

Der Bericht kommt bei einer für 1872 angenommenen Reineinnahme von 7,738,425 fl. 17 kr. und einem Gesamtbaup-Kapital von 143,434,754 fl. 46 kr. zu einer Verzinsung von 4,21 Prozent, somit der niedersten Rente seit 1856, während die Eisenbahn-Anlehen bis jetzt eine Verzinsung von 4,22 Prozent erfordern.

Der Abg. Hug sucht nachzuweisen, daß diese Proportion nicht richtig sei; man komme vielmehr, wenn man die Sache rein privatwirthschaftlich betrachte, zu einer Rente von 4,71 Prozent, also hinreichend für Zinszahlung und einen Betrag für Schuldentilgung. Wenn man aber, wie es richtig sei, die Eisenbahn-Schuld allein in Betracht

ziehe, so ergebe sich ein noch viel günstigeres Verhältnis.

Hierauf ergreift der Abg. Kirsner, welcher das Präsidium an den Vizepräsidenten Bluntzschli abgegeben hat, das Wort und schließt sich den Bemerkungen des Vorredners an, als er bei der Berechnung der Rente der Eisenbahnen das in dem Kommissionsberichte zu Grunde gelegte Kapital auch nicht für das richtige hält, dagegen die Anschauung des Abg. Hug insofern auch für unrichtig erklärt, als er glaubt, daß die Reineinnahme der Betriebsverwaltung mit 7,738,425 fl. auf den wirklichen Reinertrag der Bahnen repräsentire. Da diese Ableserungen immer stattfinden, ehe diese Berechnungen mit den auswärtigen Bahnverwaltungen stattgefunden, so können die Summen der Ableserungen von dem erst später ermittelten Reinertrag sehr bedeutend abweichen. Redner hat sich von Großh. Handelsministerium die nun festgestellten Ergebnisse des Betriebs erbeten und sie auch erhalten.

Daraus ergibt sich, daß die Berechnung der Rentabilität der Bahnen im Jahre 1872 in dem Bericht des ständigen Ausschusses und der Budgetkommission, wozu der Reinertrag von 4,21 Proz. zur Verzinsung der Schuld, welche 4,22 Proz. in Anspruch nehme, ein unzulänglicher sei und große Bedenken für die Zukunft hervorrufe, auf unrichtiger Grundlage beruhe und in der Wirklichkeit viel günstiger sei.

Der Redner führt aus, daß man allerdings sehr verschiedene Berechnungen anstellen könne, je nachdem man die Grundlagen dazu auswähle. Handle es sich um die Schätzung des Bauwerths, sämtlicher Bahnen etwa wegen der Frage des Verkaufs derselben, so müsse man die Gesamt-Baufkosten von Anfang an, welche am 31. Dezember 1872 rund 160 1/2 Millionen betragen haben, ohne Abzug der bisher aus den Ueberschüssen des Betriebs getilgten 25 1/2 Millionen zu Grunde legen. Handle es sich aber darum, ob das Reinerträgnis zur Verzinsung und etwa auch zu einer mäßigen allmähigen Tilgung der Schuld zureiche, bezw. ob eine Gefahr vorhanden sei, daß aus der Steuerkasse ein Defizit gedeckt werden müsse, so könne man nur die zur Zeit noch vorhandene Schuld nach Abzug der oben genannten bereits erfolgten Tilgungen von 25 1/2 Millionen zur Grundlage nehmen, welche am Schluß des Jahres 1872 rund noch 135 Millionen betragen habe. Ja es wäre vielleicht noch richtiger, wenn man nur die Schuld vom 1. Januar 1872 mit 124 Millionen annehme, da die im Laufe des Jahres auf Neubauten verwendeten 11 Mill. für Bahnen (worunter auch die Schwarzwaldbahn) ausgegeben wurden, welche im Laufe des Jahres noch gar nicht in Betrieb kamen.

Ebenso könne man den Reinertrag mit oder ohne das Erträgnis der Postverwaltung, welches durch Gesetz der Eisenbahn-Schuldentilgungs-Kasse zugewiesen sei, der Berechnung der Rente zu Grunde legen.

Man möge aber zu dieser Berechnung was immer für eine Grundlage nehmen, so ergebe sich auch in ungünstigsten Falle immer noch eine erheblich bessere Rente, als der Bericht der Kommission sie berechne. Letzterer nimmt ein zu verzinsendes Schuldkapital von 143,434,754 fl. und ein Reinerträgnis aller Bahnen des Staates von 6,020,000 fl. an, welche letztere Zahl ihm irrtümlich als die wahrscheinlich richtige angegeben wurde.

Der reine Schuldenstand beträgt aber am Anfange des Jahres 1872 nur 123,965,415 fl. und am Ende desselben 134,838,423 fl.

Das Reinerträgnis, welches nach der Abrechnung mit den auswärtigen Bahnverwaltungen festgesetzt wurde, beträgt statt 6,020,000 fl., wie der Bericht annimmt, ohne das Posterträgnis mit 324,188 fl. die viel höhere Summe von 7,048,151 fl. und mit dem Posterträgnis 7,372,339 fl.

Die ungünstigste Grundlage mit dem reinen Schuldenstand vom 31. Dezember 1872 von rund 135 Millionen gibt mit dem Reinerträgnis ohne die Postrevenue eine Rente von 5,20 Proz., und mit derselben eine solche von 5,46 Proz.

Nimmt man aber die reine Schuld vom Anfang des Betriebsjahres 1872 mit rund 124 Millionen und die gesamte Reineinnahme, so berechnet sich die Rente auf 5,94 Proz., und ohne die Postrevenue auf 5,68 Proz.

Ja selbst, wenn man nicht die noch vorhandene Schuld, sondern die Gesamtbaukosten ohne Abzug der erfolgten Tilgungen mit 160 1/2 Millionen zu Grunde legt, so stellt sich mit dem gesammten Reinertrag immer noch eine höhere Rente, als im Berichte berechnet ist, heraus, nämlich 4,60 Prozent.

Redner drückt seine große Freude über diese Endresultate des Eisenbahn-Betriebs vom Jahr 1872 aus, welche dazu geeignet seien, die im Lande viel verbreiteten, namentlich auch vor dem Beginne des Landtags in einer Versammlung zu Konstanz sehr betonten Besorgnisse, daß die Steuerkraft des Landes zur Deckung des Ausfalls sogar schon jetzt in Anspruch genommen werden müßte, zu zerstreuen. Redner verwahrt sich zum Schlusse dagegen, daß er durch diese Korrektur den von der Budgetkommission aufgestellten Berechnungen ein übermäßiges Drängen nach neuen Bahnbauten aus Staatsmitteln hervorrufen wolle; er sei vielmehr der Ansicht, daß man dabei eine begründete Vorsicht nie aus dem Auge lassen solle. Aber ein noch größerer Uebelstand wäre es, wenn man wegen auf irrtümlicher Rentenberechnung beruhender unbegründeter Aengstlichkeit auch solche Gesuche um Staatsbauten zurückweisen würde,

