Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933
1886

68 (21.3.1886) I. Beilage

Visual Library

I. Beilage zu Nr. 68 der Karlsruher Zeitung.

Sonntag, 21. März 1886.

Badischer Landtag.

* Karlsruhe, 17. März. 44. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitze des zweiten Vicepräsidenten Lender.

Am Regierungstisch: der Präsident des Ministeriums der Finanzen, Geheimerath Ellstätter, Generaldirektor Geheimerath Eisenlohr, Ministerialrath Zittel.

Tagesordnung: Berathung des Berichts der Budgetkommission über a. die Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues und der darauf verwendeten Mittel in den Jahren 1884 und 1885; b. den Entwurf des Eisenbahnbaubudgets für die Jahre 1886 und 1887 nebst Nachträgen; Berichterstatter: Abg. Roder.

Ausführlicher Bericht (vergl. die Mittheilungen in der Beilage Nr. 66).

Abg. Kriechle ist von den Bewohnern seines heimathlichen Bezirks, die sich der Wohlthat einer Eisenbahn noch nicht erfreuen, beauftragt, bei der heutigen Gelegenheit ihren Wünschen Ausdruck zu geben. Wenn auch die Erfüllung derselben bei dem gegenwärtigen Stande der Eisenbahnschulden in der allernächsten Zukunft nicht erwartet werden dürfe, so sei es immerhin ein Gebot der Gerechtigkeit und Billigkeit, auch jenem Landestheil zu gewähren, was andere schon lange besäßen. Redner sehe davon ab, über die Aufgabe des Staates bezüglich der Anlage von Eisenbahnen sich des Näheren auszusprechen, nur so viel wolle er hervorheben, daß der volkswirthschaftliche Standpunkt höher zu stellen sei, als der finanzielle. Jene Wünsche gingen nun dahin, daß nach Fertigstellung der Höllenthalbahn die Fortführung derselben und zwar von Neustadt über Lenzkirch nach Weitzen in Angriff genommen werde. Redner möchte die Regierung bitten, daß sie nach Beendigung des Höllenthalbahnbaues die betreffende Eisenbahninspektion beauftrage, Kostenüberschläge über Erstellung der bezeichneten Linie zu fertigen, damit die betheiligten Gemeinden zur Frage der Partizipirung an den Baukosten bestimmte Stellung nehmen könnten.

Abg. Roder will sich als Berichterstatter darauf beschränken zu bemerken, daß die Kommission bereitwilligst alle die bedeutenden Ausgaben bewilligt habe, welche die Sicherheit des Betriebs erforderten. Die wenigen abgesetzten Posten seien meist solche, welche nach Ansicht der Kommission aus den Mitteln für den Betrieb bestritten werden und nicht dem Baubudget zur Last fallen sollten. Uebrigens empfehle es sich beim Rückgang der Eisenbahnrente die Anforderungen für Neubauten oder Erweiterungsbauten auf Stationen auf das dringend Nothwendige zu beschränken, um somehr, als die Herstellungen für die Sicherheit des Betriebs immer bedeutendere Summen beanspruchten.

Präsident Lamey bedauert, daß das, was er sagen müsse, den Herrn Kollegen Kriechle vielleicht nicht vollständig befriedige, allein die Bemerkung, welche der Finanzminister gelegentlich der Berathung des Eisenbahnbetriebbudgets gethan, daß das Eisenbahnbudget seine Sorge in höherem Grade in Anspruch nehme als der Staatshaushalt, entspreche einer Wahrnehmung, die auch Redner schon lange gemacht habe. Es erscheine an der Zeit, einmal durch Zahlen nachzuweisen, wie unsere Eisenbahnangelegenheiten stünden, damit nicht fortwährend neue thörichte Hoffnungen erweckt würden, deren Erfüllung das Land einem starken Defizit entgegenführen müßte, dessen Deckung durch Steuern sich kaum mehr ermöglichen ließe, wenn nicht gerade das Branntweinmonopol eingeführt würde, dessen Ergebnisse allerdings hinreichten, unsere Eisenbahnkasse wieder auf einen gesunden Fuß zu stellen.

Als die Eisenbahnen s. Zt. aufgekommen seien und der Landtag im Jahre 1837 über die erste Vorlage zu beschließen gehabt habe, seien nur geringe Hoffnungen auf die Rentabilität des neuen Unternehmens gesetzt worden und die Großh. Staatsregierung sei deßhalb von vornherein so weise gewesen, der Eisenbahnschuldentilgungskasse aus Staatsmitteln einen nach den Budgetverhältnissen der damaligen Zeit ganz erklecklichen Betrag zuzuführen. In dem betr. Gesetze sei auch ausgesprochen worden, daß ein etwaiges Defizit aus der Staatskasse gedeckt werden müsse und zwar incl. der Tilgung, für welche gleichzeitig Vorsorge getroffen worden sei. Die geringen Hoffnungen der damaligen Zeit seien von der Wirklichkeit stark überflügelt worden. Im Jahre 1872 habe sich das Land im Besitze eines Dotationsüberschusses von 27 Millionen befunden, der als Gewinn aus dem Eisenbahnbetrieb sich darstelle und wieder zu Eisenbahnbauten verwendet worden sei. Jene Summe sei vielleicht zu bedeutend gewesen, um bei der Regierung und den Kammern die erforderliche Vorsicht zu erhalten. Man habe im Vertrauen auf ein weiteres günstiges Ergebniß eine Reihe neuer Bahnen gebaut, von welchen verschiedene nur einen außerordentlich geringen Ertrag abwürfen, und habe so den Dotationsüberschuß sehr bald aufgezehrt gehabt.

Schon im Jahre 1880 habe das Finanzministerium eine Vorlage dem Hause zukommen lassen, wonach statt der Dotationszuschüsse Staatszuschüsse verlangt worden seien. Nach der Vorlage, welche das Haus etwas unangenehm überrascht habe, seien 5 Millionen für die Budgetperiode angefordert worden, welche die Kommission auf 3,500,000 Mark herabgesetzt habe. Dieser Zuschuß werde bis zum Ende der laufenden Budgetperiode 14 Millionen M. betragen. Es sei nun beabsichtigt gewesen, daß mit diesem Gelde Schulden getilgt würden und in der That stehe auch im bisherigen Budget, daß dasselbe zu dem genannten Zwecke diene. Allein die Eisenbahnschuldentilgungskasse tilge nicht ihre Schulden, sie sei vielmehr eigentlich eine Eisenbahnschuldenvermehrungskasse. Eine Verminderung der Schuld ergebe sich nur insofern, als man das Eisenbahnbaubudget nicht in Betracht ziehe. Um den heutigen Zustand zu begreifen, brauche man nur 10 Jahre zurückzugehen. Innerhalb dieses Zeitraums seien ungefähr 85,000,000 M. verbaut worden; von den Bahnen, welche aber seit dem Jahre 1877 eröffnet worden seien, trage nur eine etwas über 4 Proz. (Bretten—Bruchsal), einige rentirten zu etwas über 3 Proz., die übrigen werfen unter 1 Proz. ab oder erforderten gar noch eine Zubuße. Die Gesammtrente des Bauaufwands von 85,000,000 M. beziffere sich auf nicht mehr als etwa 800,000 M. Rechne man hierzu noch etwa die Summe von 3 Millionen, um welche das Einkommen aus den Bahnen überhaupt im Vergleiche zu dem außerordentlich ungünstigen Jahre von 1877 sich einstweilen gesteigert habe, so ergebe sich eine Summe, mit welcher sich die Verzinsung der 85 Millionen ungefähr bestreiten lasse. Diese Möglichkeit der Verzinsung dürfe jedoch nicht blos als Verdienst des Eisenbahnbetriebs aufgefaßt werden, sie rühre zum großen Theile von den Verhältnissen des Geldmarktes her, dessen Zinsreduktionen auch hier einen namhaften Einfluß ausübten, gerade wie frühere Bauten unter dem hohen Zinsfuße vergangener Jahre, der nicht einmal immer gestattet habe, daß 5prozentige Darlehen al pari aufgenommen werden konnten, erheblich gelitten hätten. Die Lehren aus diesen Bewegungen der Eisenbahnschuld sollten diejenigen Herren beherzigen, welche allzusehr für das System der Annuitätendarlehen schwärmten.

Nun müsse man aber mit der Möglichkeit des Rückgangs der Rente auch noch rechnen, umsomehr als der Güterverkehr seit einiger Zeit in's Stocken gerathen sei. Es habe auch schon Zeiten gegeben, in welchen überhaupt Krisen über die Eisenbahnen hereingebrochen. In erster Reihe stünden hier das Jubeljahr 1848/49 und die darauf folgenden Jahre im Vordergrund. Wenn man sonach eine vorsichtige Wirthschaft führen müsse, frage es sich, wie es mit den Baubudgets der laufenden Periode und der letzten Jahre sich verhalte. Für die Bauperiode 1884/85, welche unter den betrübenden Einflüssen der Hugstetter Katastrophe gestanden, habe man für die Sicherheit des Verkehrs größere Summen beansprucht, welche allerdings nicht alle zur Verwendung gelangt seien. Zu 6 Millionen, welche noch in das jetzige Budget übergingen, traten für neue Anforderungen noch über 10 Millionen, so daß im Ganzen ohne die Nachtragsforderungen wieder 16,800,000 M. eingestellt seien. Die Eisenbahnen, für welche sich unter den Summen der letzten und der laufenden Periode Aufwendungen befänden, würden aber nicht dazu beitragen, die allgemeine Rente der Bahnen zu erhöhen, man werde froh sein dürfen, wenn sie noch mit einem Prozentsatz in Gestalt einer kleinen Dezimalstelle ihrer Zeit in den Tabellen erschienen.

In wenigen Jahren werde man unter diesen Verhältnissen dahin kommen, daß der staatliche Zuschuß an die Eisenbahnschuldentilgungskasse nicht mehr ausreiche, vorausgesetzt, daß nicht eine erhebliche Reduktion in den Verwendungen auf die Bahnen eintrete. Als jener Zeitpunkt ergebe sich auf Grund der bisherigen Rechnung das Jahr 1895. Daß aber die Verwendungen geringere würden, stehe in Anbetracht der neuen Bedürfnisse, welche sich täglich geltend machten, nicht zu erwarten. Nicht nur an die Sicherheit und Bequemlichkeit der vorhandenen Bahnen würden stets wachsende Anforderungen gestellt, auch die Erbauung neuer Linien werde ständig in Anregung gebracht, wie der Abg. Kriechle mit dem heute von ihm vorgetragenen Projekte wieder bewiesen habe. Zur Befriedigung aller dieser Wünsche wären in den nächsten Jahren gut noch einmal 85 Millionen erforderlich. Allein die Herren möchten doch das Eisenbahnbudget ansehen, um daraus zu entnehmen, wie die Verhältnisse stünden und wohin man gelange, wenn man in der bisherigen Weise weiterwirthschafte.

Redner müsse hieran die Bemerkung knüpfen, daß die dem Hause zukommenden Vorlagen, nicht absichtlich, denn es sei auch in den guten Zeiten so gewesen, etwas verschleiertes hätten. Zuerst erhalte man das Eisenbahnbetriebsbudget, das von einer Rente von 13 Millionen spreche, nach diesem werde das allerheiligste Budget vorgelegt, um das es heute sich handle. Hier stünden unter 176 Nummern nur Geschenke verzeichnet, welche an diese oder jene Station oder Bahn gemacht würden, ohne daß gesagt werde, woher man das Geld nehme. Ueber diesen

---

5) **In der Brandung.** (Nachdruck verboten.)

Eine Novelle aus dem Künstlerleben.

(Fortsetzung.)

Er hielt sich mit fiebernder Hand an einen Tisch, während die andere Hand sich vor die Augen preßte. „Aber was sprechen Sie denn, Stella, sind Sie denn im Fieber oder bin ich noch im Traume befangen? Ein Spiel — welches Spiel denn, und was hat Juliette damit zu schaffen?"

„Ein Spiel der Coquetterie, Herr Soulvestre, dem sich zu opfern Sie im Begriffe stehen. Ich wollte und mußte Sie vor dem Aeußersten bewahren. Sie liebt Sie nicht, sondern sie will nur den Triumph eines erneuten Sieges."

„Geben Sie mir keine so fürchterlichen Räthsel auf, Mademoiselle. Werfen Sie in meine Seele keine Zweifel, ohne daß Sie den Zweifel zur Gewißheit machen können. Sagen Sie mir, was Sie wissen, aber sprechen Sie in einem Zusammenhange, nicht in so unheimlichen Andeutungen. Sind Sie als Freundin gekommen, so lassen Sie Ihre Worte nicht so feindlich auf mein Herz wirken; sind Sie als Feindin gekommen, so treffen Sie mein Herz, aber martern Sie mich nicht. Ich habe genug durchgekämpft in den letzten Wochen."

„Nun, so hören Sie mich an." Und die Schauspielerin erzählte den Hergang jener Szene im Konversationszimmer des Theaters, dessen Zeugen wir gewesen sind. Regungslos, mit glanzlosen Augen hörte der Künstler die Erzählung an, dann sank sein Kopf aus der Hand, die ihn gestützt, langsam am Arme hinab auf den Tisch. Man hätte glauben können, einen Schlafenden vor sich zu sehen, wenn nicht das gewaltige Arbeiten in der stürmisch sich senkenden und hebenden Brust den Seelenkampf verrathen hätte. Seit Minuten herrschte wieder Stille in dem Atelier. Endlich fühlte Stella, daß sie nicht länger bleiben könne. Sie trat an den Künstler heran, und indem sie leicht seine Schulter berührte, sagte sie ihm einige Worte des Abschieds. Er erhob langsam den Kopf, dann stand er eben so langsam auf. Er sprach mit einem erzwungen ruhigen, kalten Tone, als er nun zu ihr sagte:

„Sie haben mich verbunden, Mademoiselle, mit der bei Ihrem Stande nicht gerade häufigen Aufrichtigkeit. Ich danke Ihnen dafür. Daß ich Ihrer Erzählung geglaubt habe, sahen Sie. Wollte Gott, ich hätte ihr Unglauben entgegensetzen können. Aber ich sehe wohl, es ist wie Sie sagten. Das Gemälde war zu abschreckend natürlich, als daß es hätte erfunden sein können. Auch Ihren Zweck haben Sie erreicht, Mademoiselle. Ich bin ernüchtert. Wie Eure Couliffen, habe ich Eure Herzen von der Kehrseite gesehen. Bei Euch hat doch Alles eine bemalte Seite und eine andere, wo man die rohe Leinwand sieht. Gut denn, ich entsage der Empfindung, die ich bis zu Ihrem Eintritt in dieses Zimmer gehegt, wie man einen Becher des köstlichsten Weines wegschüttet, in dem man eine Spinne gefunden. Nur über Eins sind Sie mir noch Aufklärung schuldig, Mademoiselle, und Sie haben mir so viel Aufrichtigkeit gezeigt, daß ich auch diese Aufklärung von Ihnen hören möchte. Sagen Sie mir doch, was trieb Sie, mir alles Das zu enthüllen, was Sie mir sagten? Was veranlaßte Sie, ein so prächtiges Couliffengeheimniß mir zu entdecken, wo Sie doch auf Dank nicht hoffen konnten?"

Stella stand betreten, die Hand, welche den Schleier wieder über das Gesicht ziehen wollte, stockte, dann legte sie sich auf das Herz, wie um dessen ängstliches Ungestüm zu beschwichtigen.

„Warum ich es that, Herr Soulvestre? Braucht es denn ein anderes Motiv, als das der Menschenpflicht und das der Reue, daß ich selbst nicht unschuldig bin an dieser Entwicklung der Dinge? Ich habe mir weiter keine Rechenschaft darüber gegeben. Ein Unrecht wollte ich sühnen, Sie retten wollte ich vor Reue und Ruin — wollte Gott, ich hätte den Muth dazu früher gefunden."

„Wieder die bemalte Seite der Couliffenleinwand! Sie vergessen, Mademoiselle, daß Sie mir selbst die Kehrseite gezeigt haben. Sie haben mir gesagt, ich solle mich nicht betrügen lassen und es gehört wohl keine Kunst dazu, einer so schönen Lehrmeisterin ein gelehriger Schüler zu sein. Ach, Mademoiselle, ich begreife schnell und die Psychologie der weiblichen Seele ist mir nicht mehr fremd. Sie dürfen von mir mit dem Bewußtsein scheiden, ich attestire es Ihnen selbst, daß Sie den Triumph errangen, Ihre Kollegin um einen Triumph betrogen zu haben. Sie schwanken ja, Mademoiselle, so sicher traf ich das Rechte? Sie haben die Freude, wenn nicht Demoiselle Juliette das Spiel abgewonnen, so doch ihr das Spiel verdorben zu haben; die Partie ist remis. Ist es nicht so, Mademoiselle?"

Der Künstler stand auf der anderen Seite des Tisches, der ihn von der Dame trennte. Seine schnelle Bewegung konnte es nicht verhindern, daß die Dame, die plötzlich von ihren Kräften verlassen wurde, bewußtlos vorüber fiel und im Fallen mit dem Kopfe hart die scharfe Kante des Tisches streifte. Leblos, in schwerer Ohnmacht, lag sie auf dem Boden, während von einer Wunde in der Wange das Blut über das bleiche Gesicht floß.

* * *

Seit vier Wochen stand der Name Stella's mit dem Zusatze: „Krank" auf dem Theaterzettel. In Theaterkreisen hieß es, daß sie beim Herabgehen der Treppe von ihrer Wohnung sich mit dem Fuße in das Kleid verwickelt habe, zu Fall gekommen und mit dem Kopfe schwer an dem scharfkantigen Geländerpfosten vorbeigestreift sei. So hatte es der Arzt erzählt, der Stella vor vier Wochen aus dem Atelier Soulvestre's nach ihrer Wohnung gebracht hatte, denn er war zufällig zugleich der Hausarzt Soulvestre's und der Theaterarzt. Die einzige Person, die mitunter ein Zweifel an der Wahrheit der Aussage des Arztes beschlich, war Juilette. Es fiel ihr auf, daß der junge Künstler seit jenem Tage, an welchem Stella erkrankt war, sich kaum noch sehen ließ, und daß er, wenn er ihr begegnete, von einer ausnehmend kühlen Höflichkeit war. Allein Juliette erfuhr auch bei den Besuchen am Krankenlager ihrer Kollegin nichts. Jeder eifersüchtige Verdacht mußte verstummen gegenüber der stillen Ruhe, der Bewegungslosigkeit, mit welcher die Kranke den Namen Soulvestre's nennen hörte. Eben so wenig schien es Soulvestre zu berühren, wenn Juliette bei den seltenen Gelegenheiten, die sie fand, mit ihm zu reden, mit wohlberechneter Absicht den Namen Stella's nannte. Auch seine plötzliche Zurückgezogenheit von der Gesellschaft fand einen plausiblen Grund. Er habe einen schmerzlichen Verlust gehabt, es sei ihm Jemand gestorben, versicherte er kurz und — die Lüge war hier der Wahrheit verwandt. Denn ihm war wirklich Jemand gestorben — gähnte doch eine grabestiefe Kluft, unüberbrückbar wie der Abgrund des Todes, zwischen ihm und Juliette. Verkehrt hatten Soulvestre und Stella, wie man wußte, nie anders mit einander als in Gesellschaften, in denen sie mit vielen Anderen auch zusammengetroffen waren; selbst die beim Theater am phantasiereichste Fama vermochte keinen überzeugenden Berührungspunkt zwischen der Erkrankung Stella's und der plötzlichen Veränderung in der Lebensweise Soulvestre's zu entdecken. (Forts. folgt.)

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Punkt gebe das zuletzt erscheinende Eisenbahnschuldentilgungskassenbudget Auskunft. Dort werde gesagt, daß abermals für 27 Millionen neue Schulden gemacht werden müßten, von denen allerdings wieder 15 Millionen für Schuldentilgung abgingen. Diese neuen Schulden würden gleichmüthig hingenommen, ohne daß man sich recht zum Bewußtsein führe, daß es ebenso schlechte Schulden seien, wie wenn sie im allgemeinen Staatsbudget stünden.

Redner habe nun im diesjährigen Eisenbahnbaubudget einen kleinen Lichtblick insofern gefunden, als die Budgetkommission 60,000 M. auf das Betriebsbudget als dorthin gehörig überweise. Ein weiterer Lichtpunkt sei ihm im Budget der Eisenbahn Zell-Todtnau erschienen, indem hier die Summe, welche dieser Bahn zugeschossen werden solle, nicht auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse, sondern die Amortisationskasse übernommen werde. Redner hätte es noch deutlicher gefunden, wenn gesagt worden wäre, man bringe einen Nachtrag zum außerordentlichen Staatsbudget in Höhe der vorgesehenen 400,000 M. ein.

Redner beabsichtige nun durchaus nicht etwa Klagen darüber zu führen, daß alle jenen Eisenbahnen überhaupt gebaut worden seien. Er wünsche nur, daß in der nächsten Zeit bei allen Verwendungen der beengten Lage des Budgets gebührende Rücksicht getragen werde und daß die Regierung den Gedanken erwägen möge, ob es sich empfehle, die Budgets etwas klarer in ihren Folgen darzustellen. Wenn die Eisenbahnbudgets zusammen — sei es nun vereinigt oder abgesondert von dem allgemeinen Staatsbudget — vorgelegt würden und von einem erläuternden Vortrage des Finanzministers bekleidet wären, würde sich alsbald zeigen, wie es eigentlich mit unserer Eisenbahnkasse stehe. Es werde dann auch Niemand mehr, wie auch in diesem Jahre bereits wieder geschehen sei, die Frage erörtern, ob der Zuschuß von 3,500,000 M. für die Budgetperiode nicht gekürzt werden könne, um das Defizit im Staatshaushalt zu mindern. Redner bitte daher die Großh. Regierung in Erwägung zu ziehen, ob nicht die drei Eisenbahnbudgets als einheitliches sich gestalten ließen und mit einem Berichte des Herrn Finanzministers über die vergangene Periode und vielleicht auch einem Ausblick auf die kommende zur Vorlage gelangen könnten.

Abg. Friderich ist mit den Ausführungen des Herrn Vorredners im Allgemeinen einverstanden und hat denselben nur weniges hinzuzufügen. In einer Beziehung habe die Regierung den von dem Vorredner geäußerten Wünschen bereits einigermaßen Rechnung getragen, indem sie nämlich gleich mit der Uebergabe des allgemeinen Budgets auch den Entwurf des Finanzgesetzes vorlege, in welchem vorbehaltlich definitiver Feststellung auch die Summe erscheine, welche für die Eisenbahnverwaltung erforderlich sei. Als richtig sei anzuerkennen und das Haus habe selbst schon auf früheren Landtagen sich in diesem Sinne geäußert, daß, nachdem alle größeren Bahnlinien erstellt, die Zeit für den Bau von Sekundärbahnen gekommen sei, an deren Erstellungskosten mit Rücksicht auf die lokalen Bedürfnisse, welchen sie in erster Reihe dienten, die Gemeinden der betreffenden Landesgegend zu partizipiren hätten. Wenn man diesen Gedanken festhalte, könnten noch manche Wünsche Befriedigung erlangen. Redner anerkennt weiter als durchaus richtig, daß man bisher in etwas allzu liberaler Weise die Mittel für das Baubudget bewilligt habe. Nachdem, die noch im Bau begriffenen Bahnen nicht eingerechnet, 410 Millionen verbaut seien und seit einigen Jahren nach Aufbrauchung der aus früheren Einnahmen vorhandenen Dotationsüberschüsse bedeutende jährliche Zuschüsse zur Schuldentilgung aus der allgemeinen Staatskasse als nothwendig sich herausgestellt hätten, sei für die Zukunft möglichste Zurückhaltung geboten. Die Kommission habe denn auch bei den diesmaligen Berathungen begonnen, das Baubudget, dadurch etwas zu erleichtern, daß sie, wenn zunächst auch nur in kleineren Positionen, damit angefangen habe, solche Kosten auszuscheiden, die ihrer Natur nach unter die Betriebsausgaben fielen. Sie habe damit nichts Anderes gethan, als was bei anderen Eisenbahnverwaltungen schon längst Uebung sei.

Was die Rente der Bahnen anbelange, so hätten die ersten Betriebsjahre, in welchen der Verkehr rein lokaler Natur gewesen, keine günstige sein können. Eine Wendung zum Bessern sei eingetreten, sowie auf der Rheinthallinie der durchgehende Verkehr sich entwickelt habe. Vom Jahre 1852, wo die Rente schon 4,6 % betrage, sei sie bis zum Jahre 1861 auf 6,11 % gestiegen und habe 1871 mit 7,18 % den höchsten Stand erreicht. Wenn sie im Augenblick nur auf wenig über 3 % sich stelle, so wolle Redner nicht behaupten, daß ein irrationeller Betrieb hieran Schuld sei. Verschiedene Umstände wirkten hier zusammen, so vor Allem der größere Aufwand für Bequemlichkeit und Sicherheit der Reisenden, den Redner keineswegs beklagen wolle, ferner alle jene Vorschriften des Reichseisenbahnamts, welche unter dem Aushängeschild der erhöhten Sicherheit ergingen, und endlich die durch neue Linien, namentlich im Güterverkehr, stetig wachsende Konkurrenz. Dazu komme noch, daß von allen Seiten der Handel, Industrie und Landwirthschaft treibenden Kreise auf Herabsetzung der Tarifsätze gedrungen werde.

Bei dieser Sachlage müsse es als eine durchaus weise Maßregel anerkannt werden, daß vor einigen Jahren die Regierung unter Zugrundelegung einer Denkschrift des Direktors der Amortisationskasse, einen jährlichen Staatszuschuß von $2^1/_2$ Millionen zur Schuldentilgung angefordert habe. Ein glücklicher Griff der Finanzverwaltung sei es ferner gewesen, daß sie im Jahre 1880 zur Konversion der 5 und $4^1/_2$proz. Papiere geschritten sei. Abgesehen von der Zinsersparniß habe jene Konversion die Möglichkeit gewährt, die Tilgung auf längere Zeit hinauszuschieben. Die in der Periode zu tilgende Summe, die jetzt 10 Millionen betrage, hätte ohne die Zinsenreduktion auf 17 Millionen sich gestellt, ein Betrag, für welchen so bedeutende Zuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln erforderlich gewesen wären, daß man es wahrscheinlich vorgezogen hätte, diesen nicht zu gewähren, sondern die Schulden noch zu vermehren. Allein es unterliege keinem Zweifel, daß auch die Gegenwart verpflichtet sei, zur Tilgung der von ihr gemachten Schulden ihr Möglichstes beizutragen und daß es ein verkehrter Standpunkt wäre, wenn man sagen wollte, unsere Nachkommen mögen sehen, wie sie wieder Ordnung in ihre finanziellen Verhältnisse zu bringen vermögen.

Den von dem Präsidenten des Hauses am Schlusse seines Vortrags geäußerten Wünschen könne Redner im Interesse der Uebersichtlichkeit der Finanzverwaltung nur zustimmen, wenn er es auch für zweckmäßiger erachten müsse, daß die Eisenbahnschuldentilgungskasse im Budget für sich behandelt werde und nicht verbunden mit der allgemeinen Staatskasse zur Darstellung gelange.

Der Präsident des Ministeriums der Finanzen, Geheimerath Ellstätter, anerkennt, daß erst das Eisenbahnbaubudget es sei, welches das richtige Bild von der Finanzlage des Landes gebe, welches ein abschließendes Urtheil über Gedeihen oder Rückgang der Finanzverwaltung und die Art ihrer Leitung gestatte. Redner könne es daher nur begrüßen, wenn dieses Budget heute mit besonderer Sorgfalt behandelt werde und er brauche nicht erst zu versichern, daß er den Ausführungen des verehrten Herrn Präsidenten des Hauses nicht nur mit Interesse und Sympathie gefolgt sei, sondern auch mit der Empfindung der Dankbarkeit dafür, daß derselbe für das hohe Staatsinteresse, welches hier in Frage stehe, mit dem ganzen Gewichte seiner Sachkenntniß und seiner staatsmännischen Auffassung eingetreten sei. Auch dem Herrn Abg. Friderich wisse Redner Dank für seine Ausführungen und er glaube, daß jene beiden Vorträge nicht nur im Hause, sondern im ganzen Lande Beachtung und Zustimmung finden werden. Etwas Anderes sei es aber, die richtigen Grundsätze zu erkennen, etwas Anderes sie praktisch zu bewähren. Was den letzteren Punkt anbelange, so glaube Redner, alle Anwesenden — wobei er die eigene Verwaltung keineswegs ausnehme — müßten bekennen, daß sie es einigermaßen an sich hätten fehlen lassen. Es sei aber der erste Schritt zur Besserung, wenn man seines Irrthums sich bewußt werde. Redner wolle nicht darauf eingehen zu erörtern, in welchen Beziehungen gefehlt worden sei, wiewohl ihm Material in Genüge zu Gebot stehen würde. Er wolle auch anerkennen, daß die Lage des Hauses und der Regierung eine verschiedene sei gegenüber dem Andrängen auf Vermehrung der Bahnen und andere kostspielige Unternehmungen. Die Abgeordneten kämen aus ihren Bezirken, erfüllt mit den Wünschen ihrer Wähler und es sei natürlich, daß ein jeder Abgeordnete darnach trachte, seinen Aufträgen so gut wie möglich gerecht zu werden. Diese Wünsche fänden im Hause Unterstützung namentlich von solchen Seiten, wo ähnliche Wünsche vorhanden seien und so bilde sich ein Gesammtbild und ein Gesammtanspruch, der wesentlich dazu beitrage, die unerfreuliche Lage zu schaffen, die man heute beklage. Die Regierung unterliege nun zwar nicht den Einflüssen der Bezirke unmittelbar, wohl aber wirke auf sie der ständige Druck, welcher naturgemäß aus immer dringlicher werdenden Empfehlungen der beiden Kammern resultire und dem zu widerstehen auf die Dauer ein Ding der Unmöglichkeit sei. So werde sie zu manchem Schritte gedrängt, der sich mit einer rationellen Wirthschaftsführung eigentlich nicht vereinbaren lasse. Wenn man einwende, die Regierung solle trotz alles Drängens fest bleiben, so sei es eine überaus undankbare Aufgabe, beharrlich vorgetragenen Wünschen auf die Dauer sich entgegenzustellen; von Dank könne da ja keine Rede sein, man höre dann nur von unbegründeter Ablehnung, Mangel an Entgegenkommen u. dergl.

Um von diesen abstrakten Bemerkungen zu einer realen Betrachtung überzugehen, so vermöge sich Redner nur demjenigen anzuschließen, was die Herren Vorredner ausgeführt hätten. Er wolle das Bild, welches dieselben entworfen, in keiner Beziehung abschwächen, sehe sich aber doch veranlaßt, zur Rechtfertigung der Vorlage einige Bemerkungen zu machen. Zunächst habe man die Frage ins Auge zu fassen, wie das Budget der Aufgabe gegenüber stehe, die Schulden zu verzinsen. Vor allen Dingen müsse man ja den Zinsschulden nachkommen und erst in zweiter Linie könne man an die Tilgung denken. Nach dem Budget der Betriebsverwaltung sei das vorgesehene Erträgniß der Staatsbahnen einschließlich der Einnahmen aus der Bodensee-Dampfschifffahrt und dem Antheil am Reingewinn der Main-Neckar-Bahn nicht zureichend, um die Zinsschuld der Jahre 1886 und 1887 zu decken. Die Einnahmen würden nun allerdings ergänzt durch das Postaversum und den Zuschuß aus der allgemeinen Staatskasse. Nun erhebe sich aber die weitere Frage, ob der in Aussicht genommene Ertrag sich auch bewahrheiten werde. Daß dieß der Fall, dürfe noch keineswegs als sicher angenommen werden. Man könne ja immerhin Hoffnung auf Belebung des Verkehrs hegen, allein die Wahrnehmungen der letzten Monate gäben keinen Anhalt dafür, daß für die nächste Zeit eine erhebliche Besserung der Verkehrsverhältnisse zu erwarten stehe. Es sei im Gegentheil zu befürchten, daß noch auf längere Zeit die Stockung im Güterverkehr anhalten werde. Umsomehr müsse man darnach streben, Alles zu vermeiden, was die Ergebnisse aus dem Betriebe schmälern könnte und sich dabei nicht scheuen, auch scheinbar kleinere Ersparnisse nicht zu verschmähen. In jedem einzelnen praktischen Falle solle man sich dieser Aufgabe bewußt bleiben. Redner verspreche sich von der heutigen Verhandlung einigen Nutzen, wenn man bei der Berathung von Eisenbahn-Petitionen 2c. die gewonnene Erkenntniß sich stets vergegenwärtigen werde. Das Gesagte gelte in gleicher Weise für die Anträge, welche auf Herabsetzung der Tarife zu Gunsten, sei es des Handels, der Industrie, sei es der Landwirthschaft, gestellt würden.

Wenn man sonach alle Veranlassung habe, jede Ausgabe zu vermeiden, welche die Betriebsergebnisse schmälern könnte, so liege dem Staate aber noch die weitere Aufgabe ob, auch die Eisenbahnschulden zu tilgen. Dies sei ein Punkt, der nicht scharf genug betont werden könne, wenn man die Solidität, Stetigkeit und Sicherheit unseres Eisenbahnwesens bewahren wolle. Bis jetzt habe man in der bezeichneten Richtung erst sehr wenig gethan und daher rührten auch die vielbesprochenen Dotationsüberschüsse von 27 Millionen. Redner wolle die von dem Präsidenten des Hohen Hauses angeregte Frage, ob es nicht angezeigt sei, vom Annuitäten- zum Rentensystem überzugehen, nicht weiter verfolgen, möchte übrigens bezweifeln, ob die speziellen Verhältnisse unseres Landes hierzu angethan seien.

Wenn man nun an die planmäßige Tilgung denke, so würde dieselbe nach dem ihr zu Grunde liegenden Plane, vorausgesetzt, daß keine neuen Schulden gemacht würden, im Jahre 1934 beendigt sein und es stünde von jenem Zeitpunkte ab der Reinertrag der Bahnen zur Verfügung für allgemeine Staatsausgaben. Niemand werde aber glauben, daß diese Aussicht sich verwirklichen lasse, denn man werde weder die planmäßige Tilgung einhalten noch neue Bauschulden vermeiden können. Wenn man aber nach der Art dieser neuen Schulden frage, so dürfe man, wie vorhin schon richtig ausgeführt worden, mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß es solche seien, denen eine Rente nicht gegenüberstehen könne. Sie würden gemacht werden zur Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen, zur Verbesserung von Bahnhöfen, vielleicht auch zur Anlage neuer Bahnlinien. Daß aber diese neuen Linien irgend welche Rente abwerfen würden, glaube Redner nicht, sie würden im Gegentheil nur Zuschüsse verlangen. Um so dringender erscheine es bei der geschilderten Sachlage, daß man die bereits vorhandenen Schulden nicht ausschließlich durch neue Schulden decke, und von diesem Gesichtspunkte aus habe Redner seiner Zeit dem Hause den Vorschlag gemacht, daß jährlich ein bestimmter Staatszuschuß an die Schuldentilgungskasse verabfolgt werde. Die damals ausgearbeitete Denkschrift habe ausgeführt, daß zur planmäßigen Tilgung der zu jener Zeit vorhandenen Schulden ein jährlicher Staatszuschuß von 5 Millionen erforderlich sei. An die Gewährung eines Zuschusses in diesem Umfange sei jedoch nicht zu denken gewesen, da derselbe eine übermäßige Erhöhung der Steuern nothwendig gemacht hätte. Man habe sich deßhalb mit der Anforderung von $2^1/_2$ Millionen begnügt, welche die Kommission und dann auch das Haus auf 1,750,000 herabgesetzt hätten. Vermöge dieser Zuschüsse sei es wenigstens gelungen, den Schuldenzuwachs etwas zu ermäßigen. Diese Zuschüsse sollten auch für die Zukunft aufrecht erhalten werden, damit überhaupt die Möglichkeit gewahrt bleibe, daran zu denken, daß ein Theil des Erträgnisses der Bahnen noch einmal für allgemeine Staatszwecke verwendet werden könne, eine Zeit, die allerdings unter allen Umständen noch recht fern liege. Jedenfalls müsse man, um dieses Ziel zu erreichen, darnach trachten, einmal die Betriebserträgnisse zu steigern und sodann die vorhandenen Schulden möglichst wenig zu vermehren. Der Vermehrung der Schuldenlast werde man sich allerdings nicht ganz entziehen können. Vor Allem werde man sämmtliche Ausgaben machen müssen, die absolut nöthig seien für die Sicherheit des Betriebs. Redner wolle übrigens bei dieser Gelegenheit wiederholt hervorheben, daß die Verwaltung nach der bezeichneten Richtung hin es niemals an den nöthigen Vorkehrungen habe fehlen lassen, wie denn auch jetzt wieder bedeutende Summen für Zentralweichenstellungen, Bremsvorrichtungen u. s. w. eingestellt seien. Auch für Förderung des Verkehrs und Beseitigung von Hemmnissen desselben würden sich Ausgaben nicht vermeiden lassen, welche wieder auf den Schuldenstand wirkten. Der Staat werde auch dann seine Hand nicht zurückziehen dürfen, wenn es um die Wahrnehmung der wirthschaftlichen Interessen größerer Landesgebiete sich handle. Redner wolle indessen damit durchaus nicht zu der Annahme ermuthigen, als ob er damit irgend eine neue Bahnlinie im Auge habe, er wisse in der That zur Zeit keine Linie, welche von diesem Gesichtspunkt aus vom Staate zu erbauen dringlich wäre. Dagegen glaube er allerdings, daß in der Beförderung von Lokalbahnunternehmungen noch manches geschehen könne. Diese berührten jedoch die Eisenbahnverwaltung in keiner Weise oder nur insofern, als sie den Staatsbahnen vielleicht Konkurrenz bereiteten. In letzterer Beziehung dürfe man aber nicht zu ängstlich sein und lediglich aus dem Grunde, weil ein Ausfall für die Eisenbahnkasse zu befürchten stehe, von der Förderung des Unternehmens absehen. Die Subventionen, welche an solche Lokalbahnen bezahlt würden, sollten der allgemeinen Staatskasse zur Last bleiben und Redner sei mit dem Herrn Präsidenten darin vollkommen einverstanden, daß man dieselben als außerordentliche Ausgaben in das Budget einstelle; so trete ihre Bedeutung für den Steuerzahler erst recht klar hervor und man werde alsdann an die Beurtheilung etwaiger Unterstützungsgesuche vielleicht etwas vorsichtiger herantreten. Redner freue sich, daß schon im Laufe der gegenwärtigen Budgetperiode möglich wahrscheinlich ein Lokalbahnunternehmen ins Leben treten werde, das gar keine staatliche Subvention beanspruche, nämlich der projektirte Lokalbahnbau von Mannheim nach Weinheim. Es sei dies ein Beispiel der Selbstthätigkeit, das zur Nacheiferung auffordere. Er freue sich aber auch, daß die Regierung eine Bahnlinie vorschlagen könne, welcher eine staatliche Unterstützung zu Theil werden solle, die Bahn von Zell nach Todtnau. Es sei durchaus nicht die Ansicht der Regierung, daß jedes Lokalbahnunternehmen aus der Staatskasse gefördert werden solle, Redner stimme vielmehr mit dem Abg. Friderich darin vollkommen

überein, daß nur solche Anlagen zu unterstützen seien, welche die Garantie gesunder Existenz in sich trügen.

Das Hohe Haus vermöge aus dem Vorgetragenen zu ersehen, daß Redner im Großen und Ganzen mit den Ausführungen der Vorredner vollkommen einverstanden sei, daß er in unserer Eisenbahnpolitik gleichfalls die Beobachtung der äußersten Vorsicht für erforderlich erachte. Wenn auch nach Lage der Verhältnisse für den Augenblick eine Gefahr nicht vorhanden sei, müsse man doch an die Möglichkeit von Eventualitäten denken, welche gefährlich werden könnten.

Wenn nun gesagt worden sei, daß unser Budget kein ganz klares Bild von der Lage des Staatshaushaltes gebe, daß es mit einem mehr oder minder dichten Schleier verhüllt sei, so vermöge Redner dies nicht zuzugeben, er glaube vielmehr, daß das Bild nur für denjenigen verschleiert sei, der es nicht sehen wolle. Die Vorredner hätten wenigstens durch den Schleier recht wohl durchzublicken vermocht. Redner sei aber damit einverstanden, daß das Betriebs- und Baubudget vereinigt würde, wenn man es auch bei der jetzigen Einrichtung mit einer seit der Existenz der Eisenbahnen bestehenden Uebung zu thun habe. Redner habe, um den Staatshaushalt dem Verständniß näher zu bringen, die Gewohnheit eingeführt, daß sofort mit der Uebergabe des Budgets auch der Entwurf des Finanzgesetzes vorgelegt werde. Allein die Ziffern, welche auf die Eisenbahnverwaltung sich bezögen, seien dort nicht ausgefüllt und ohne diese sei allerdings ein klares Bild von der Lage der Staatsfinanzen nicht zu erlangen. Es wäre daher zweifellos zweckmäßig, wenn das Budget der Eisenbahnverwaltung sofort mit dem allgemeinen Staatsbudget zur Vorlage gelangen würde, damit gleich von vornherein ein Ueberblick über den gesammten Staatshaushalt möglich wäre. Eine vollständige Vereinigung sei nicht angängig, weil die Eisenbahnen verfassungsmäßig einen ausgeschiedenen Verwaltungszweig bildeten. Redner werde unter diesen Umständen den von dem Herrn Präsidenten des Hauses geäußerten Wunsch nicht nur in Erwägung ziehen, sondern baldthunlichst zu verwirklichen suchen.

Wenn der Präsident des Hauses weiter von „Geschenken" gesprochen habe, welche die Eisenbahnverwaltung zu Gunsten von lokalen Interessen gemacht habe, so möchte Redner die Aufwendungen, welche hier etwa in Betracht kommen könnten, nicht mit diesem Namen bezeichnen. Soweit Redner diese Ausgaben kenne, seien dieselben sämmtlich entweder vom Gesichtspunkte der Betriebssicherheit oder der Wirthschaftlichkeit aus wohl begründet. Die Absicht, Geschenke zu machen, habe nie bei der Eisenbahnverwaltung vorgelegen und auch der Kommission sei es bei dem diesmaligen Budget nur bei einer Position, der Erweiterung der Station Neuhausen, gelungen, eine derartige Anforderung, die wie eine nicht gerade absolut nothwendige Zuwendung angesehen werden könne, zu streichen, wogegen die Regierung ja nichts einzuwenden habe. Die Kommission habe aber auch einige im Baubudget vorgesehene Ausgaben auf den Betrieb überwiesen, ohne die für den letzteren bewilligten Mittel zu erhöhen. Die Verwaltung werde mit der größten Sparsamkeit zu Werke gehen, aber es erscheine sehr zweifelhaft, ob sie in der Lage sein werde, auch diese neu hinzutretenden Ausgaben aus den bisherigen Mitteln zu bestreiten. Redner beschränke sich hinsichtlich des in Rede stehenden Punktes auf diese allgemeine Bemerkung, zu einer näheren Erörterung werde die Spezialberathung vielleicht noch Gelegenheit bieten.

Redner resumirt seine Ausführungen kurz dahin, daß er die Anschauung des Herrn Präsidenten und ersten Vicepräsidenten vollkommen theile; er sei gleichfalls von der Ueberzeugung durchdrungen, daß alle Ursache vorliege, jede fernere Beeinträchtigung des Betriebsergebnisses hintanzuhalten und jeder Vermehrung der Schulden entgegenzutreten. Wenn man von der Erfüllung dieser Aufgabe, wie Redner zu Anfang seines Vortrags bemerkt, auch nicht viel Dank zu erwarten habe, so bitte er doch das Hohe Haus, die Regierung in der Lösung derselben unterstützen zu wollen. Mit einer Politik weiser Zurückhaltung werde man sich, wenn auch vielleicht nicht den Dank der Gegenwart, doch wahrscheinlich die Anerkennung einer näheren oder ferneren Zukunft erwerben. Jedenfalls würden sich die Kammern, wenn sie die Regierung in dieser Politik unterstützen wollten, um das Land verdient gemacht haben.

Abg. v. Feder möchte an dem Danke, welcher dem Präsidenten und ersten Vicepräsidenten für ihre Vorträge seitens des Finanzministers ausgesprochen wurde, auch etwas theilnehmen. Redner sei durchaus einverstanden mit der Nothwendigkeit der Sparsamkeit und sorgfältigen Prüfung der einzelnen Ausgaben. Das Haus sei überhaupt, abgesehen von den Eisenbahnbauten, in den letzten Jahren sehr freigebig gewesen mit Millionen. Zwischen den Millionen für andere Zwecke und den Millionen im Eisenbahnbudget sei aber ein großer Unterschied und Redner könne darin mit den Ausführungen des Finanzministers nicht zustimmen, daß das für die Unterhaltung der Bahnen verausgabte Geld keine Rente abwerfe. Wer ein Geschäft betreibe, müsse darauf bedacht sein, daß dasselbe allen Anforderungen entspreche, deßhalb stellten jene Ausgaben eine rentable fruchtbare Verwendung dar, wenn die thatsächliche Rente der Bahnen unter den gegenwärtigen Verhältnissen vielleicht auch nur eine geringe sei. Wenn man vor den großen Ziffern des Eisenbahnbudgets erschrecke, so möchte Redner nicht versäumen, auch auf die heutige Wohlfeilheit des Geldes hinzuweisen. Die Konversion, von welcher der Abg. Friderich gesprochen, möge vom Standpunkte der Staatsverwaltung aus ein glücklicher Griff gewesen sein, den Staatsgläubigern sei sie jedenfalls nicht als solcher erschienen. Redner gehe überhaupt von der Meinung aus, daß Staatsschulden der Uebel größtes noch lange nicht seien. Uebrigens hätte man ja vor einer Reihe von Jahren Gelegenheit gehabt, sämmtliche Schulden mit einem Schlage los zu werden, wenn man sich damals hätte entschließen können, das Anerbieten eines Mannheimer Unternehmers, die badischen Staatsbahnen zu kaufen, anzunehmen. Wenn unter Einwirkung der ersten Reden eine gewisse melancholische Stimmung Platz gegriffen habe, so möchte Redner doch darauf aufmerksam machen, daß der Verkehr, wenn er auch im Winter gestockt habe, mit Eintritt der besseren Jahreszeit jedenfalls wieder zunehmen werde und daß deßhalb für die nächste Zeit eine Steigerung der allerdings geringen Einnahmen der letzten Monate zu erwarten stehe.

Redner habe mit Freuden begrüßt, daß die Anlage weiterer Sekundärbahnen, welche die Thronrede in Aussicht stelle, alsbald, wie die bezügliche Regierungsvorlage beweise, in Angriff genommen werden solle. Dabei würde sich jedoch mehr empfehlen nicht von Fall zu Fall zu prüfen, sondern nach dem Vorgange anderer Staaten, wie Hessen und Preußen, durch ein Gesetz die Hauptgrundsätze feststellen, welche für die Durchführung solcher Bahnanlagen als maßgebend zu betrachten seien.

Abg. Junghanns ist vollkommen damit einverstanden, daß man mit aller Vorsicht darauf bedacht sei, eine weitere Vermehrung unserer Eisenbahnschuld zu verhüten. Allein die Ermahnungen, die man über diesen Punkt gegenwärtig zu hören bekomme, machten ihm theilweise den Eindruck, wie die Ermahnungen des Gesättigten, der nach wohlvollbrachter Mahlzeit den Hungrigen an das Gebot der Mäßigkeit erinnere. Besser wäre es gewesen, wenn man schon in früheren Jahren die heute vorgetragenen weisen Grundsätze befolgt hätte. Vielleicht ließen sich die früher begangenen Fehler dadurch wieder gut machen, daß man einige der Eisenbahnen, zu deren Erstellung als Staatsbahnen keine Veranlassung vorgelegen, nachträglich in Sekundärbahnen verwandeln und die betheiligten Gemeinden zu einem Beitrage anhalten würde. So wie die Verhältnisse jetzt lägen, werde es schwer fallen, diejenigen Gegenden, welche einer Bahn noch ermangelten, die Ueberzeugung beizubringen, daß ihnen nicht auch ein Ersatz gebühre für die Opfer, welche sie zu Gunsten anderer Landestheile gebracht. Daß Subventionen an Sekundärbahnen gewährt würden, billige Redner, und er sei auch damit einverstanden, daß man, um dieselben zu decken, nöthigenfalls zu einer kleinen Steuerhöhung schreite. Nur hätte er nicht gewünscht, daß von Erhöhung der Gewerbs- und Grundsteuer die Rede sei; nach Einführung der Einkommensteuer dürfte wohl nur diese bei einer Steigerung der Steuerlast in Frage kommen. Was die Schuldentilgung anbelange, so sollte man Maßregeln treffen, um die zur Zeit bestehenden Verpflichtungen ledig zu werden. Redner vermöge es durchaus nicht zu billigen, wenn man ohne die dringendste Noth seinen Nachkommen Schulden hinterlasse.

Präsident Lamey betont, daß er lediglich beabsichtigt habe, nachzuweisen, daß, wenn man fortfahre ähnliche Summen für Bauten zu verbauen wie bisher, man in 10 Jahren einen weiteren Zuschuß von $3^1/_2$ Millionen nöthig haben werde. Es berühre ihn deßhalb auch nicht weiter, was der Abg. Junghanns von einem Hunger gesprochen habe. Es gebe einen solchen im Lande überhaupt nicht, den die Regierung sich zur Aufgabe machen müßte zu stillen. Die Leute könnten überall in ein paar Stunden zur Bahn kommen, daß man ihnen dieselbe vor das Haus führen solle, sei schon mehr ein Hunger nach Delikatessen. Redner wendet sich sodann gegen den Abg. v. Feder, dem er bemerkt, daß Geschäftsleute, welche nur durch Schuldenaufnahme ihr Geschäft betrieben, regelmäßig zu Grunde gingen. Wenn er vorhin den Ausdruck Geschenk gebraucht habe, so sei dies ohne seine Absicht, jedenfalls ohne die Absicht eines Tadels geschehen. Eine Vereinigung der Eisenbahn-Schuldentilgungskasse mit der Amortisationskasse habe Redner nicht vorgeschlagen; sie sei nach dem Gesetze nicht zulässig und erscheine ihm auch indifferent.

Abg. Friderich knüpft an die Bemerkung des Abg. v. Feder an, daß seiner Zeit Gelegenheit gewesen wäre, die Staatsbahnen zu verkaufen und bemerkt, daß, wenn man damals auf die Vorschläge der Käufer eingegangen wäre, welche nicht allein zur Uebernahme der bestehenden, sondern auch zum Bau neuer Bahnen sich bereit erklärt hätten, der Abg. v. Feder wohl der erste gewesen wäre, der sich gegen die fremden Kapitalien ausgesprochen hätte, die in unserem Lande sich breit machten. Ueberall trete zur Zeit das Bestreben hervor, die Bahnen in den Besitz des Staates zu verbringen, so in Preußen, Frankreich und selbst in dem finanziell keineswegs günstig gestellten Oesterreich. Wenn der Abg. v. Feder ferner tröstend auf die mit der bessern Jahreszeit sich steigernden Einnahmen hingewiesen habe, so sei dagegen zu erwidern, daß die Betriebsresultate der letzten Monate sich weit ungünstiger darstellten, als diejenigen der entsprechenden Monate der Vorjahre.

Hiermit wird die allgemeine Diskussion geschlossen.

Zu § 10 der Rechnungsnachweisung (Bahn von Hüfingen nach Donaueschingen) hält sich der Abg. Fieser als Vertreter des Bezirks Donaueschingen für verpflichtet, darauf hinzuweisen, daß der Umstand, daß die Großh. Regierung den bis heute aufrecht erhaltenen Kredit von 344,654 M. nunmehr preisgegeben, im Bezirke eine ziemliche Aufregung hervorgerufen habe. Die Beunruhigung habe sich wieder einigermaßen gelegt, nachdem eine Deputation, die anläßlich einer andern Frage abgesandt worden, den Bescheid erhalten habe, daß die Regierung zwar zur Zeit an die Fortsetzung der Bahn nicht denken könne, daß sie aber durchaus nicht gewillt sei, jenen Kredit definitiv aufzugeben. Zu seinem größten Erstaunen habe nun Redner heute von dem Abg. Kriechle gehört, daß die Herren bereits eine andere Linie ausgesonnen, welche Donaueschingen von der Fortsetzung der Wutach- und der Neustadter Bahn vollständig ausschließe. Nach den Ausführungen der Redner, welche zu Beginn der heutigen Sitzung gesprochen, würden übrigens die Lenzkircher ihre schon von dem Abg. Kriechle ziemlich elegisch vorgetragenen Wünsche wohl ganz fallen lassen. Eine Fortsetzung der Neustadter Linie werde bei dem erheblichen Betriebsdefizit, welche sie zur Zeit als Sackbahn aufweise, unter allen Umständen erforderlich werden und, wenn Redner auch keine weitere Diskussion über diese Angelegenheit hervorrufen wolle, so glaube er doch, daß als Endpunkt der Linie mit Nothwendigkeit Donaueschingen gewählt werden müsse. Wenn der Präsident des Finanzministeriums vorhin geäußert habe, daß er keine Line kenne, deren Bau aus wirthschaftlichen bezw. finanziellen Gründen angerathen erscheine, so dürfte im vorliegenden Falle durch Umwandlung der bezeichneten Sackbahn in eine durchlaufende Linie ein für die Staatskasse günstiges Resultat erzielt werden.

Bei Position 2 des Eisenbahnbudgets für die Jahre 1886 und 1887 (Eisenbahn von Seckach über Buchen nach Walldürn) giebt der Abg. Kiefer seiner Freude über die Anforderung Ausdruck und hofft, daß das Hohe Haus mit demselben Wohlwollen, mit welchem es vor zwei Jahren die Erbaung der Bahn gutgeheißen, die eingestellte Summe genehmigen werde.

§ 8 (Bahn von Freiburg nach Neustadt) bietet dem Abg. Hebting Veranlassung, seine Befriedigung darüber auszusprechen, daß die Bahn noch im Herbst dieses Jahres eröffnet werden solle. Bei der Bedeutung, welche voraussichtlich im Winter dem Transport des auf dem Titisee gewonnenen Eises zukommen werde, hält es Redner für angemessen, wenn auf die kurze Strecke, welche der See vom Bahnhof entfernt liege, ein Geleise erstellt würde. Ferner würde es Redner für empfehlenswerth erachten, wenn die, soviel er gehört habe, streitige Frage, wem das Eis des genannten Sees gehöre, noch rechtzeitig zur Entscheidung gelangen würde.

Abg. Hoffmann erstattet sodann Namens der Budgetkommission mündlichen Bericht über den Nachtrag zum Entwurf des Eisenbahnbaubudgets, betreffend die Erwerbung der Elzthalbahn für den Staat und beantragt den für die laufende Budgetperiode in Anforderung gebrachten Theil des auf 700,000 M. festgesetzten Kaufpreises in Höhe von 200,000 M. zu bewilligen.

Abg. Reichert ist nicht wenig erstaunt über die Vorlage, die ein neues Prinzip in unsere Eisenbahnverwaltung einführe. Mit der Erwerbung der Bahn beginne man die Verstaatlichung der Privatbahnen. Ob diese aber räthlich erscheine, darüber habe man bis jetzt wenig Erfahrungen gesammelt, und Redner vermöchte sich keine Gründe zu denken, welche unter den gegenwärtigen Verhältnissen für die Verstaatlichung sprächen. Freilich wenn man etwa im Hintergrunde beabsichtige, die Bahnen an das Reich abzutreten, dann finde er die vorgeschlagene Maßregel erklärlich. Wenn man der Gemeinde Waldkirch eine größere Entlastung gewähren wolle, könnte dieser Zweck auch dadurch erreicht werden, daß man ihr statt 40 50 Proc. der Bruttoeinnahmen aus der Bahn zuweise. Die Gründe, welche der Kommissionsbericht gegen die bezeichnete Maßnahme und für den Kauf anführe, erschienen Redner als keineswegs durchschlagend. Wenn man sich zu einer Erhöhung des Antheils am Rohertrag jedoch nicht entschließen könne, solle man die Angelegenheit wenigstens vertagen und sich auf einen Kauf erst dann einlassen, wenn man die Frage, welche Konsequenzen daraus folgten, sich klar vor Augen geführt habe.

Abg. Jörger dankt zunächst der Regierung und der Kommission Namens der Stadt Waldkirch für ihre wohlwollende Haltung. Er führt aus, daß die Gemeinde, nachdem die Erwartungen, welche man bei Anlage der Bahn hinsichtlich der Rentabilität derselben gehegt, sich nicht bewahrheitet hätten, jährlich 22–26 Pf. von 100 M. Steuerkapital lediglich für die Eisenbahn zu entrichten habe. Wenn die Regierung, welche Anfangs keineswegs ein sonderliches Entgegenkommen gezeigt habe, nun doch eine derartige Vorlage mache, so lasse dies darauf schließen, daß das Staatsinteresse durch die Erwerbung der Bahn in keiner Weise verletzt werde. In der That mache der Staat, wenn man unter Berücksichtigung des Agio die Höhe der Verzinsung betrachte, welche bei 4 oder gar $3^1/_2$ Proz. das Kapital von 700,000 erfordere, ein besseres Geschäft, als wenn von den zur Zeit etwa 63,000 M. betragenden Bruttoeinnahmen 50 Proz. der Gemeinde zugewiesen würden. Die Gemeinde Waldkirch hätte die Zuweisung von 50 Proz. der Einnahme an Stelle der jetzt gewährten 40 mit gleicher Dankbarkeit wie das Kaufsanerbieten hingenommen.

Abg. Fieser hebt hervor, daß der Abg. Reichert für die von ihm befürchteten Konsequenzen keine Gründe beigebracht habe. Selbst wenn die Erwerbung der Bahn auf einem wirklichen Prinzip beruhen würde, könnte es sich für die nächste Zeit nur um die Bahnstrecke Oppenau-Appenweier handeln. Alle übrigen Privatbahnen — mit Ausnahme der Bahn Heidelberg-Speier, welche einer Aktiengesellschaft gehöre, der aus der Verlegenheit zu helfen gewiß Niemand im Hause sich berufen fühle — stünden erheblich besser als die Elzthalbahn. Der Gemeinde Waldkirch würden sehr erhebliche Opfer zugemuthet, indem sie etwa 20 Proz. des Anlagekapitals nachlassen müsse; auf derartige Bedingungen würden sich die übrigen hier in Betracht kommenden Gemeinden gewiß nicht einlassen. Der Staat mache, wenn er die Bahn erwerbe, zweifellos ein besseres Geschäft als bei Erhöhung des Antheils der Gemeinde am Bruttoertrag auf 50 Proz. Wenn man die Roheinnahmen mit 60,000 M. annehme, dann müsse der Staat, um die Betriebskosten, welche z. Zt. 89 Proz. des Bruttoertrags erforderten, bestreiten zu können, Zuschüsse machen, die sich weit höher stellten, als die Zinsen des Kaufpreises. Außerdem würden sich für den Staat die Betriebskosten insofern vermindern, daß wenn dieselben sich für die genannte Linie speziell auch

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

noch etwas höher stellten, an den ca. 60 Proz. des Bruttoertrags, welche der Gesammtbetrieb der Staatsbahnen erfordere, bei der Kürze jener Strecke lediglich nichts geändert würde.

Am allerwenigsten zutreffend sei die Bemerkung des Abg. Reichert, daß die Erwerbung vielleicht durch die beabsichtigte Ueberlassung unserer Bahnen an das Reich veranlaßt werde. Redner vertraue zu der Person des Herrn Finanzministers und zu dem Hohen Hause, daß das Land sich nicht in die Lage werde versetzen lassen, daß die Eisenbahnschulden ihm über den Kopf wüchsen, daß es vielmehr entschlossen sei, auch wenn nöthig mit einer erheblichen Erhöhung der Steuern sich selbst Hilfe zu schaffen. Die in Rede stehende Frage erscheine aber nicht blos als eine wirthschaftliche, es komme ihr auch eine hohe politische Bedeutung zu. Wenn das Großherzogthum auch noch die Eisenbahnen mit ihrer kolossalen Bedeutung für das gesammte Wirthschaftsleben abgeben würde, dann bleibe von der Souveränität so wenig übrig, daß ein solcher Schritt nur möglich wäre, wenn Baden eines Tages aufhören sollte, selbständig zu sein.

Abg. Meyr hätte erwartet, daß man nicht eine einzelne Strecke herausgreife, wenn man an die Verstaatlichung der Privatbahnen gehe, vielmehr alle Revue passiren lasse und alle, welche auf gleicher Linie stünden, auch gleichmäßig behandle. Redner würde der Stadt Waldkirch die Verstaatlichung von Herzen gönnen, allein er vertrete einen Bezirk (Oberkirch), der in Folge seiner Beziehungen zur Renchthalbahn noch viel schlimmere Verhältnisse aufweise und deshalb, sofern man sich nicht einer Einseitigkeit schuldig machen wolle, zum mindesten die gleiche Berücksichtigung verdiene. Redner verliest zum Beweise des Vorgetragenen einige Stellen aus einem Kommissionsberichte, der im Jahre 1884 im Hause verhandelt worden sei und bittet das Hohe Haus sich dahin auszusprechen, daß die beiden Städte Oppenau und Oberkirch zum mindesten auf gleicher Linie stünden wie Waldkirch und deshalb auch in gleicher Weise zu behandeln seien.

Generaldirektor Eisenlohr bemerkt, daß was er zur weiteren Erläuterung der Vorlage anzuführen habe, soweit es sich um die Klarlegung von Thatsachen handle, bereits von den Abg. Fieser und Jörger hervorgehoben worden sei. Redner möchte zunächst gegen die Behauptung des Abg. Reichert sich wenden, als ob mit der Vorlage ein neues Prinzip eingeführt werden solle, das auf Verstaatlichung sämmtlicher Privatbahnen und schließlich gar auf Abgabe der Eisenbahnen an das Reich hinaus laufe. Er müsse offen bekennen, daß ihm der Zusammenhang dieser Kombination mit der Vorlage unverständlich geblieben sei. Redner müsse überhaupt dagegen Einsprache erheben, daß ein neues Prinzip zur Anwendung gelangen solle. Die Regierung gehe lediglich von dem alten Grundsatze aus, daß gegenüber den Gemeinden, welche das Risiko der Erbauung von Bahnen auf sich genommen haben, Billigkeit walten solle. Die Regierung habe sich gelegentlich der Verhandlungen mit der Stadt Waldkirch über die Revision des Betriebsvertrags davon überzeugt, daß unter der Herrschaft des Gesetzes vom Jahre 1872 der Gemeinde eine Erleichterung nicht gewährt werden könnte. Die Voraussetzung, daß die Stadt mit der Zuweisung von 40 Proz. der Bruttoeinnahme annähernd auf ihre Kosten kommen könne, habe sich nicht bewahrheitet. Wenn auch die Bruttoeinnahmen von Anfang an den Voranschlag übertroffen hätten, so seien dagegen auch die Baukosten beträchtlich höher zu stehen gekommen, als Anfangs angenommen worden sei, so daß die Gemeinde, welche die zum Bau der Bahn erforderlichen Kapitalien zu 4 und $4^1/_2$ Proz. aufgenommen, statt der vorgesehenen 4 Proz. in den Jahren 1875/84 nur 3,012 Proz. aus dem rechnungsmäßig nachgewiesenen Anlagekapital bezogen habe.

Wenn man nun davon ausgehe, daß es mit Rücksicht auf die Verhältnisse anderer Privatbahnen billig erscheine, die Stadt Waldkirch zu erleichtern, so lasse sich der beabsichtigte Zweck entweder in der Weise erreichen, daß der Antheil der Gemeinde am Bruttoertrag erhöht werde, oder daß der Staat ihr den Betrieb gegen einen festen Pachtzins abnehme oder endlich, daß er diesen Pachtzins kapitalisire und die Bahn käuflich erwerbe. Die Regierung habe bei Prüfung der Frage die Ueberzeugung erlangt, daß der letztbezeichnete Weg den Vorzug verdiene, weil es für den Haushalt der Gemeinde von hohem Werthe sei, mit festen Einnahmen rechnen zu können und auf der anderen Seite für die Staatsverwaltung eine feste Abfindung in Kapital erwünschter erscheinen müsse. Dazu trete noch der weitere Umstand, daß mit der Uebernahme der Bahn auf den Staat die unvermeidlichen Auseinandersetzungen über die Berechnung der Betriebskosten, welche stets Anlaß zu Streitigkeiten gäben, in Wegfall kämen.

Die Regierung habe sich selbstverständlich auch die Frage vorgelegt, welche Konsequenzen ein derartiger Schritt auf ihr Verhältniß zu den übrigen Privatbahnen mit sich bringen werde. Sie habe aber geglaubt, daß solche Konsequenzen überhaupt nicht zu erwarten stünden, weil alle anderen von Gemeinden erstellten Privatbahnen günstiger gestellt seien. Was insbesondere die Renchthalbahn betreffe, welche in erster Reihe hier in Betracht zu ziehen sei, so erhalte die Gesellschaft, welcher dieselbe gehöre, jährlich nicht nur 40, sondern 50 Proz. der Bruttoeinnahme zugewiesen und auch die Rente derselben stelle sich nicht ungünstiger als bei der Elzthalbahn.

Abg. Flüge bittet die Regierung auch gegenüber der Lahrer Bahn, die, nachdem sie längere Jahre sich sehr schlecht rentirt, zur Zeit allerdings einen annehmbaren Betrag abwerfe, die hervorgehobenen Grundsätze der Billigkeit bei Berechnung der Betriebskosten in Anwendung zu bringen.

Abg. Burg findet, daß die Vorlage in mancher Hinsicht als Durchbrechung des Prinzips sich darstelle, welches man auf den letzten Landtagen statuirt habe. Darnach sollte nur bei ganz dringendem Bedürfniß zu einer Erweiterung des Staatsbahnennetzes geschritten werden. Ein solches liege aber bei der in Rede stehenden Bahn, welche nur lokalen Zwecken diene, nicht vor. Mit diesem einen Falle würden auch künftige Fälle ihre Erledigung finden, wie denn auch der Abg. Meyr die Gelegenheit alsbald benutzt habe, eine ähnliche Bitte vorzutragen. Wenn man entgegenhalte, daß weitere Konsequenzen durch die günstigeren Rentabilitätsverhältnisse der übrigen Privatbahnen ausgeschlossen erschienen, so liege es keineswegs außerhalb des Bereichs der Möglichkeit, daß auch bei der einen oder andern jener Linien ein Rückgang im Ertrag eintrete. Die Behauptung des Abg. Fieser, daß es gelingen werde, bei der Verstaatlichung die Betriebskosten auf 60 Proz. herunterzubringen, werde durch die klaren Worte der Regierungsvorlage widerlegt, welche es als zweifelhaft hinstelle, ob auch nur eine Ermäßigung auf 70 Proz. sich werde erreichen lassen. Die Befürchtung des Abg. Reichert, daß ein Verkauf der Eisenbahnen an das Reich geplant sei, vermöge Redner nicht zu theilen.

Der Präsident des Finanzministeriums, Geheimerath Ellstätter, betont, daß die Motive der Vorlage sehr einfache seien und daß die Absichten, welche der Abg. Reichert im Hintergrunde vermuthe, durchaus nicht existirten. Es handle sich lediglich um einen Akt der Billigkeit. Die Angelegenheit sei auch keineswegs so überraschend hervorgetreten, wie es vielleicht den Anschein haben könnte, die Verhandlungen darüber zwischen der Regierung und der Gemeinde Waldkirch spielten vielmehr schon längere Zeit. Redner sei auf der andern Seite aber auch gar nicht geneigt, die Forderung mit besonderem Nachdruck zu vertreten, weil es in der That nicht um ein vorwiegendes Staatsinteresse, sondern um eine Frage der Billigkeit sich handle.

Nachdem die Voraussetzung, daß die Gemeinde Waldkirch mit einem Antheil von 40 Proz. am Bruttoertrag das Anlagekapital annähernd zu verzinsen vermöge, sich als irrig erwiesen, nachdem sich ferner gezeigt habe, daß etwa durch eine andere Berechnung der Betriebskosten eine Erleichterung für die Stadt sich nicht erreichen lasse, sei nichts Anderes übrig geblieben, als im Wege der Gesetzgebung vorzugehen und der Stadt entweder einen größeren Antheil an den Roheinnahmen zuzuscheiden oder aber die Bahn zu verstaatlichen. Redner glaube nicht, daß man dazu gelangt wäre, den Antheil der Gemeinde an den Bruttoeinnahmen auf 50 Proz. zu erhöhen, man hätte ihr wohl nur einen geringern Betrag, etwa 45 Proz., zugestehen können, womit ihr nicht erheblich gedient gewesen wäre. Bei dieser Sachlage habe die Regierung geglaubt, daß das gegenwärtige Verhältniß, das für beide Theile mit Unzuträglichkeiten verknüpft sei, am besten in der Weise abgeändert werde, daß der Staat die Bahn unter denjenigen Bedingungen übernehme, unter welchen nach der jetzigen Auffassung derartige Lokalbahnen gebaut würden. Man könne also nur darüber im Zweifel sein, ob der Kaufpreis von 700,000 Mk. als angemessener und nicht zu hoch sich darstelle. Nach der Berechnung der Regierung würde das Opfer, welches die Stadt bei Zugrundlegung dieser Summe zu bringen hätte, sich ungefähr eben so hoch belaufen, wie wenn das Gelände für Erstellung der Bahn frei von ihr geliefert worden wäre. Uebrigens müsse es Redner dem Ermessen des Hohen Hauses anheimstellen, wie weit es bezüglich des Kaufpreises der Regierung Ermächtigung ertheilen wolle. Die vorgeschlagene Summe erscheine, wie gesagt, als entsprechend und es sei keineswegs ausgeschlossen, daß im Wege der Vereinbarung mit der Gemeinde Waldkirch vielleicht noch ein für den Staat billigeres Abkommen erreicht werde.

Was die Frage der Erwerbung weiterer Privatbahnen durch den Staat anbelange, so könnte sich aus dem in Rede stehenden Falle höchstens die eine Konsequenz ergeben, daß wenn in anderen Fällen ähnliche Verhältnisse und Billigkeitsgründe vorlägen, die Regierung vielleicht in die Lage kommen würde, an die nähere Prüfung der Sache heranzutreten. Wenn der Abg. Burg überrascht sei, daß die Regierung, welche sonst derartigen Wünschen gegenüber wenig Entgegenkommen zeige, ohne daß eine Petition eingelaufen, vorgegangen sei und glaube, daß diese Bereitwilligkeit vielleicht anderen Einflüssen zuzuschreiben sein möchte, so könne Redner versichern, daß solche Einflüsse weder versucht worden seien noch, falls sie sich hätten geltend machen wollen, Aussicht auf Erfolg gehabt hätten. Redner sei der Angelegenheit zu Anfang keineswegs besonders geneigt gegenübergestanden, er habe aber im Lauf der Verhandlungen die Ueberzeugung erlangt, daß in der Erwerbung der Bahn die für beide Theile ersprießlichste Lösung der Frage gegeben sei.

Abg. Friderich weist darauf hin, daß der Gemeinde Waldkirch eine kostspieligere Anlage der Bahn zugemuthet worden sei, als nach den jetzigen Verhältnissen erforderlich gewesen wäre, weil man ursprünglich die Fortsetzung der Linie nach Hausach projektirt gehabt habe. Redner ist der Ansicht, daß wenn die Bahn in zweckmäßiger Weise als Lokalbahn betrieben werde, die Kosten noch unter 60 Proz. des Rohertrags herabsinken würden. Der Abg. Meyr habe bei den Zahlen, welche er für die Renchthalbahn angeführt, versäumt hervorzuheben, daß dieselbe 18 Kilometer lang sei, während die Länge der Elzachthalbahn nur 7 Kilometer betrage. Wenn der Abg. Flüge darüber klage, daß die Lahrer Bahn längere Zeit sich so schlecht rentirt habe, so rühre dies einfach daher, daß ein Verrechner mit einer größeren Summe durchgegangen sei. Uebrigens handle es sich hier keineswegs um den ersten Fall der Erwerbung einer Privatbahn; auch die Linie Freiburg—Breisach sei aus Privatbesitz an den Staat übergegangen.

Abg. Reichert äußert seine Freude darüber, daß dem Gedanken, die Bahnen an das Reich überzuführen, im Hause nicht Platz gegeben worden sei und bemerkt, daß ihr zu der Annahme, die Vorlage verfolge ein neues Prinzip, der Umstand veranlaßt habe, daß der Staat und nicht die Gemeinde als Vertragsofferent hervorgetreten sei. Uebrigens würden sich für die Zukunft jedenfalls bedenkliche Konsequenzen ergeben, wie schon der von dem Abg. Meyr geäußerte Wunsch beweise. Der Abg. Jörger habe bei seiner Berechnung nicht berücksichtigt, daß die Stadt Waldkirch ein unkündbares $4^1/_2$ prozentiges Darlehen zum Zweck des Bahnbaues aufgenommen habe, welches der Staat auf Grund des Kaufvertrags wohl werde verzinsen müssen. Redner könne sich dazu entschließen den Antheil, welcher der Gemeinde Waldkirch am Bruttoertrage zustehe, auf 50 Proz. zu erhöhen, allein der Erwerbung der Linie vermöge er nicht zuzustimmen.

Abg. Fieser wendet sich gegen den Abg. Burg, der ihm in unbilligerweise eine oberflächliche Berechnung der Betriebskosten vorgeworfen. Redner habe nur gesagt, daß durch die 7 Kilometer der Gesammtaufwand für die Staatsbahnen nicht alterirt werde. Die Theorie des Abg. Reichert, daß der Staat durch den Kauf die Schulden der Stadt Waldkirch übernehme, bezeichnet Redner als unhaltbar, da der Vertrag klar davon ausgehe, daß der Gemeinde ihre Schulden zur Last blieben.

Abg. Meyr ist der Ansicht, daß wenn man die mißliche Lage hervorhebe, in welche die Gemeinde Waldkirch zu Folge der Schwankungen in ihren Einnahmen sich befinde, die Verhältnisse bei Oppenau und Oberkirch ganz gleichlägen. Man sollte abwarten, bis auch diese beiden Städte mit derselben Offerte einkämen und dann beide Angelegenheiten im Zusammenhang verhandeln.

Abg. Burg bleibt dabei stehen, daß der Abg. Fieser von der Möglichkeit gesprochen habe, die Betriebskosten auf der in Frage stehenden Linie auf 60 Proz. herabzudrücken und hält eine so erhebliche Minderung bei der Kürze der Strecke für absolut ausgeschlossen. Bezüglich der Behauptung des Abg. Reichert, daß die Schuld der Gemeinde auf den Staat übergehe, erklärt Redner, daß dieser Fall eintrete, wenn dieselbe auf die Bahnlinie hypothekarisch eingetragen sei.

Nach einer Bemerkung des Abg. Jörger über die Schuldenverhältnisse der Gemeinde Waldkirch ergreift das Wort der Abg. Föhrenbach, der hervorhebt, daß ihn die heutige Verhandlung nicht von der Ueberzeugung habe abbringen können, daß es bei der Vorlage in erster Reihe um das Interesse der Gemeinde Waldkirch sich handle. Das Haus sei jedoch, wie Redner glaube, heute noch nicht in der Lage, ein abschließendes Urtheil abzugeben. Was zunächst die vorgeschlagene Erhöhung des Antheils an dem Bruttoertrage betreffe, so sei nicht festgestellt, ob die Eisenbahnverwaltung unter Umständen bereit wäre darauf einzugehen, und man wisse nicht, ob nicht auch anderen Bahnen, welchen von Anfang an bereits 50 Proz. zugesichert seien, ein über diese Prozentzahl verhältnißmäßig hinausgehender Satz bewilligt werden müßte. Ferner dürfe man nicht vergessen, daß man in analogen Fällen der Pflicht zur Uebernahme sich nicht werde entschlagen können, wenn man im vorliegenden Falle zum Ankauf sich bereit finden lasse. Um nach dieser Richtung ein klares Bild zu gewinnen, müßte das Haus zunächst näheren Aufschluß erhalten über die Verhältnisse der übrigen Privatbahnen. Auch bei Aktienunternehmungen könne die Frage praktisch werden, wenn z. B. die Aktien sich zum größten Theil in der Hand von Badnern befänden, wie die Renchthalbahn beweise, an der in erster Reihe die Städte Oberkirch und Oppenau partizipirten. Für die Volksvertretung werde, sofern sie dem Kommissionsantrag beitrete, durch diesen Beschluß jedenfalls für künftige Fälle eine gewisse Zwangslage geschaffen, welche bei der Regierung, die sich in ziemlich diplomatisches Schweigen hülle, nicht in gleicher Weise existire. Aus diesen Gründen halte es Redner nicht für rathsam, dem Antrage zuzustimmen, bevor ein klares Bild über die Konsequenzen des Beschlusses gewonnen sei. Sofern jedoch der gewünschte Aufschluß befriedigend ausfallen sollte, würde Redner sich unbedenklich mit der Vorlage einverstanden erklären können.

Auf eine Anfrage des Abg. v. Feder, ob seitens anderer Privatbahnen, insbesondere der Heidelberg-Speyerer Bahn, noch keine auf Ankauf durch den Staat abzielenden Wünsche laut geworden seien, erklärt der Präsident des Finanzministeriums, Geheimerath Ellstätter, daß allerdings seitens der Heidelberg-Speyerer Bahn schon eine Anfrage an die Regierung gelangt sei, ob und unter welchen Bedingungen dieselbe geneigt sei, die Linie zu erwerben. Die Regierung habe die Anfrage nicht unbedingt ablehnend beantwortet, habe aber den Vertretern der Bahn zu wissen gethan, daß sie eventuell nur geneigt sein könnte, den der seitherigen Rentabilität entsprechenden Preis zu bezahlen. Daraufhin sei ein weiteres Andringen nicht mehr erfolgt.

Nachdem der Berichterstatter Abg. Hoffmann den Kommissionsstandpunkt nochmals den geltend gemachten Bedenken gegenüber dargelegt und insbesondere erklärt hatte, daß von einem Uebergange der Schulden auf den Staat keine Rede sein könne, weil dieselben nicht eingetragen seien, wird die Diskussion geschlossen.

Nach einer persönlichen Bemerkung des Abg. Meyr, der erklärt, daß er für die Vorlage stimmen werde, weil mit einem Antrage auf Vertagung doch Nichts zu erreichen sei, wird die Anforderung von dem Hause genehmigt und die Sitzung sodann um $7^3/_4$ Uhr geschlossen.

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Harder in Karlsruhe.

Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei.