

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 51. Sitzung (12.04.1882)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Beilage zum Protokoll der 51. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 12. April 1882.

Bericht der Budget-Kommission

über

das Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse für die Jahre 1882 und 1883.

Erstattet

von dem Abgeordneten **Friderich**.

Nachdem jetzt die Beschlüsse über das Betriebsbudget der Staatseisenbahnen, der Bodenseedampfschiffahrt und der Main-Neckarbahn sowie über das Eisenbahnbaubudget in der zweiten Kammer endgiltig festgestellt sind, liegt für die Budgetkommission der Zeitpunkt vor, um die unter dem 10. Februar gemachte Vorlage der Großherzoglichen Regierung zu prüfen und hierüber Bericht zu erstatten.

Durch die Beschlüsse der Kammer haben verschiedene Positionen der Einnahmen und Ausgaben bei dem Eisenbahnbetriebsbudget und der Bodenseedampfschiffahrt, ebenso einzelne Posten des Eisenbahnbaubudgets Aenderungen erfahren, welche auf das Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse rückwirken. Wir werden bei den einschlägigen Positionen darauf zurückkommen.

Nach der Vorlage berechnet sich der Bedarf der Eisenbahnschuldentilgungskasse

für das Jahr 1882 auf	28 654 111 M.
" " " 1883 "	31 362 396 "
für beide Jahre auf	60 016 507 M.

Für Verzinsung der Schuld sind berechnet nach der beigegebenen Anlage für beide Jahre	27 104 390 M.
Die planmäßige Schuldentilgung erfordert	13 109 051 "
Der Bauaufwand erfordert	9 132 462 "

Hierunter „Uebertragene Kreditreste von den Jahren 1880 und 1881

A. Staatsbahn"	4 596 375 M.
„Neue beziehungsweise weitere Anforderungen"	4 118 552 "
	<hr/>
	8 714 927 M.

Unter letzter Summe erscheint eine Anforderung von 1 Million für den Bau einer Bahn von Freiburg nach Neustadt als erste Rate. Die Hauptsumme dient zur Ausführung und Verbesserung begonnener Bauten und für Erweiterung bestehender Anlagen sowie für Beschaffung von Transportmaterial.

Uebertrag 8 714 927 M.
90 .

	Uebertrag	8714 927 M.
B. Main-Neckarbahn.		
Kreditrest mit		265 535 "
Neue Anforderung mit		152 000 "
	gibt obige	9 132 462 M.

Durch die Beschlüsse der zweiten Kammer über das Eisenbahnbaubudget wurden an den neuen Anforderungen im Betrag von 4 118 552 M.

A. für das badische Staatsbahnetz abgesetzt 536 000 "

es sind somit bewilligt nur 3 582 552 M.

B. Main-Neckarbahn 417 535 "

C. Uebertragene Restkredite 4 596 375 "

Genehmigter Bauaufwand 8 596 462 "

somit weniger als der Berechnung zu Grund gelegt sind 536 000 M.

Wir gehen zugleich zu den Aenderungen, welche der Reinertrag der Staatseisenbahn und der Bodenseedampfschiffahrt erfahren hat.

§. 4. A. Reinertrag der Staatseisenbahn 11 409 575 M.

Die Verathung des Budgets der Eisenbahnbetriebsverwaltung hat eine Herabminderung verschiedener Anforderungen unter den Ausgaben zur Folge gehabt und es stellt sich nach den Beschlüssen der zweiten Kammer das Reinerträgniß der Staatseisenbahn höher um den Betrag von

289 000 "

B. Der Reinertrag der Bodenseedampfschiffahrt berechnet zu 13 176 M.
hat durch die Beschlüsse der zweiten Kammer ebenfalls eine Erhöhung durch Herabsetzung der Ausgaben erhalten um 36 100 "

deshalb Reinertrag 49 276 M.

Das vorgelegte Budget berechnete jedoch die Einnahme auf 272 500 M.

die Ausgabe auf 260 424 "

den Reinertrag auf 12 076 M.

Gegen den im vorliegenden Budget angenommenen Reinertrag mit 13 176 M.

erscheint eine Differenz von 1 100 M.

somit Reinertrag 48 176 "

Gesamt-Reinertrag von A. und B. 11 746 751 M.
statt obiger 11 409 575 M. + 13 176 M. = 11 422 751 M.

Einnahme.

1. Kassenrest einschließlich des unverzinslichen Giroguthabens bei der Reichsbankstelle hier.

Die Vorlage berechnet den Kassenrest auf den Abschluß der Rechnung für 1881 zu 575 744 M. 64 S.
das Giroguthaben zu 92 926 " 45 "

668 671 M. 9 S.

Nach einer in neuester Zeit aufgestellten Berechnung ändert sich die für 1883 angenommene Summe von 4 739 137 M. einschließlich der Aktiven in Wertpapieren, Faustpfanddarlehen und verzinslichen Kontokorrentguthaben auf 5 063 137 M.

somit mehr 324 000 *M.*, gleich der Summe, um welche der Reinertrag von Staatseisenbahn und Bodenseedampfschiffahrt sich höher stellt.

2. Aktiven in Werthpapieren, Faustpfanddarlehen und verzinslichen Kontokorrent-Guthaben.

Die Kasse ist noch im Besitz von 280 Aktien der Schweizer Norstostbahn im Nennwerth von 112 000 Mark = 114 000 Franken.

Nach vorgenommener Abschreibung beträgt deren Buchwerth	108 498 <i>M.</i> 25 <i>S.</i>
Sodann erscheint der Werth einer in Verlust gerathenen 4prozentigen badischen Eisenbahnobligation — zu Gunsten der Kasse gesperrt — hier eingestellt mit	171 " 43 "
	108 669 <i>M.</i> 68 <i>S.</i>
Die Faustpfanddarlehen ergeben eine Summe von	2 531 707 " 74 "
und die Kontokorrentguthaben bei den auswärtigen Einlösungsstellen	911 832 " 14 "
	3 552 209 <i>M.</i> 56 <i>S.</i>
rund	3 552 210 " — "

3. Aktivzins.

In Einnahme sind gestellt jährlich 60 000 *M.*
Wir verweisen hierwegen auf die Begründung Seite 4.

4. Reinertrag der Staatseisenbahn zuzüglich des Reinertrags der Bodenseedampfschiffahrt.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen, welche wir im Eingang des Berichtes machten hinsichtlich der durch die Beschlüsse der Kammer hervorgerufenen Aenderungen an den eingestellten Zahlen; es kommen hiernach in Einnahme

a. Staatseisenbahn	11 698 575 <i>M.</i>
b. Bodenseedampfschiffahrt	48 176 "
jährlich	11 746 751 <i>M.</i>

5. Antheil am Reinertrag der Main-Neckarbahn.

Derselbe ist berechnet auf 500 477 *M.*
und gründet sich auf das genehmigte Betriebsbudget der Main-Neckarbahn; das für den Bau verwendete Kapital erhält eine Verzinsung von über 8 Prozent.

6. Aversum als Antheil an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung zuzüglich eines Miethzinses.

Als ständige Dotation wurde der Kasse durch das Gesetz vom 10. September 1842, Reg.-Blatt Nr. XXVII., die Errichtung der Eisenbahnschuldentilgungskasse betreffend, für Zinse, Tilgung und Verwaltung der Reinertrag der Postverwaltung, welcher später auch die Telegraphenverwaltung zufiel, überwiesen.

Durch die Reichsverfassung und die Verträge von Versailles des Jahres 1870 gingen Post- und Telegraphenwesen an das Reich über; hierbei wurde Baden für die Dauer von 10 Jahren als Antheil an den Reinerträgen die Summe von 100 000 Thaler = 300 000 Mark garantirt.

Mit dem 1. Januar 1880 nimmt Baden an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung nach der Bevölkerungszahl, welche der Berechnung der Matrikularbeiträge zu Grunde gelegt wird, theil.

Mit Vorlage des Budgets 1880 und 1881 wurde von Großherzoglicher Regierung beantragt, für etwa drei Budgetperioden jährlich die Summe von 390 000 *M.* als Antheil an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung der Eisenbahnschuldentilgungskasse zuzuweisen. Der durchschnittliche Antheil war bisher immer höher als 390 000 *M.* und nahmen deshalb beide Kammern keinen Anstand, dem Vorschlag der Großher-

zoglichen Regierung beizutreten. Der um 31. *M.* höhere Satz resultirt nach Seite 4 der Begründung aus einer Miethzinsforderung.

7. Zuschuß aus dem allgemeinen Staatshaushalt.

Es erscheint auch für die neue Budgetperiode die auf dem letzten Landtag bewilligte Summe wieder in Anforderung gebracht mit einem jährlichen Zuschuß von 1 700 000 *M.*

Unter Titel XI. Schuldentilgung wurden im Budget des Finanzministeriums §. 146 als Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse 1 700 000 *M.* Zuschuß aus allgemeinen Staatsmitteln angefordert. Nach der hierzu gegebenen Begründung Seite 77 und 78 würde gegenüber der Unzulänglichkeit der Reineinnahmen der Eisenbahn und Dampfschiffahrt eine Unzulänglichkeit von jährlich 1 422 182 *M.* sich ergeben; mit dem Zuschuß von 1 700 000 *M.* wird die Möglichkeit geschaffen, daß von dieser Summe noch ein Betrag von 327 818 *M.* zur Tilgung der Eisenbahnschuld verwendet werden könnte.

Wir haben im Eingang dargestellt, daß durch die Beschlüsse der Kammer die Reineinnahme der Eisenbahn und Dampfschiffahrt um 536 000 *M.* erhöht wurde.

Der Aufwand an Passzins betragt nach Ziffer 3 der Ausgabe für die beiden Jahre 1882/83 27 104 390 *M.*
abzüglich der Aktivzins 3 der Einnahme 120 000 "

und zuzüglich der Ausgabe 1, ordentlicher Verwaltungsaufwand, für die beiden Jahre mit 26 984 390 *M.*
126 000 "

somit für ein Jahr 27 110 390 *M.*
13 555 445 *M.*

die dotationsmäßigen Einnahmen unter Ziffer 4, 5 und 6 betragen 12 637 259 "

es erscheint hiernach eine Unzulänglichkeit von 918 186 *M.*
der Staatszuschuß mit 1 750 000 "

stellt der Kasse einen erhöhten Tilgungsfond zur Verfügung von 831 814 *M.*

Zu früheren Berichten haben wir nachgewiesen, daß bis Ende 1872 der Reinertrag unserer Eisenbahnen nicht allein hinreichte zur Deckung der Zinsen und der gesetzlich bedingenen Tilgung unserer Eisenbahnschuld, sondern daß über dieses hinaus Ueberschüsse aus den Erträgnissen der Bahn geliefert wurden bis zur Höhe von 27 425 534 *M.* Diese Ueberschüsse fanden ihre Verwendung im Eisenbahnbau in soweit, als um den Betrag derselben weniger Anlehen aufgenommen wurden.

Bis Ende 1855 war die Linie Mannheim-Heidelberg-Basel vollendet mit einer Länge von 289,53 Kilometer, die Baukosten beliefen sich auf 255 427 *M.* per Kilometer.

Ende 1872 betrug die Bahnlänge 981,80 Kilometer und der durchschnittliche Bauaufwand per Kilometer stieg auf 268 943 *M.* Von 1872 an machte sich der Zugang der Gebirgsbahnen in dem Rückgang der Bahnrente fühlbar; die Baukosten stiegen und es brachten die neuen Linien geringen Verkehr; zugleich hoben sich die Betriebskosten, diese waren Ende 1871 43,88% der Bruttoeinnahme und betragen Ende 1880 55,75%, nachdem dieselben im Jahre 1877 bis auf 62,91% gestiegen waren.

Die Baukosten berechnen sich Ende 1880 auf 305 372 *M.* per Kilometer.

Die im Eisenbahnbau verwendeten Ueberschüsse in obiger Höhe wurden bis Ende 1880 nahezu aufgezehrt, es traten an deren Stelle neue Anlehen, die Rente der Bahnen blieb hinter dem Bedürfnis der Eisenbahnschuldentilgungskasse zurück.

Dem Budget 1880/81 des Großherzoglichen Finanzministeriums Titel XI. Schuldentilgung war eine Denkschrift des Direktors der Amortisationskasse beigegeben, welche einen Theil der Begründung der Anforderung eines Staatszuschusses zur Eisenbahnschuldentilgungskasse für 1880 und 1881 ausmachte.

Die Anforderung von jährlich 2 250 000 *M.* wurde von den beiden Kammern auf 1 750 000 *M.* ermäßigt.

Obgleich damals die Finanzlage keine günstige war — es bedurfte, um das Gleichgewicht des Budgets herzustellen, einer

Erhöhung der indirekten Steuern; die von der Großherzoglichen Regierung in Aussicht genommene gleichzeitige Erhöhung der direkten Steuern gelang es, durch Ermäßigung von Ausgaben abzuwenden — so konnten weder die Budgetkommission noch die Kammern sich entschließen, die Ungzulänglichkeit durch Schulvermehrung zu decken; allgemein wurde es als Aufgabe betrachtet, den geordneten Gang und den guten Ruf unserer Finanzverwaltung zu sichern; es wurde der verlangte Zuschuß aus Staatsmitteln mit einer Summe von 1 750 000 M. bewilligt. Der Bericht sagt hierzu:

Die Budgetkommission ist der Ueberzeugung, daß im Interesse der Stetigkeit unseres Staatshaushaltes und weil sie es für bedenklich hält, im Fall anhaltender ungenügender Einnahmen der Eisenbahnen, bei jeder künftigen Budgetperiode vor der Frage der Steuererhöhung zu stehen, es gerathen erscheint, bei Zeiten Vorsorge zu treffen und eine angemessene Summe zur Dotirung der Eisenbahnschuldentilgungskasse von nun an jeweils ins Budget einzustellen, bis die Verhältnisse es wieder gestatten werden, hievon Umgang zu nehmen.

Wenn auch mit der Einstellung des Staatszuschusses in der vollen Höhe der Kasse eine um 536 000 M. stärkere Summe, als die Vorlage angenommen hatte, zur Tilgung zur Verfügung gestellt wird, so sind wir doch nicht der Ansicht, eine Ermäßigung des Staatszuschusses der Kammer für jetzt empfehlen zu sollen, angesichts der auf 329 Millionen angewachsenen Eisenbahnschuld.

Wir haben unter ungünstigeren Finanzverhältnissen für die abgelaufene Budgetperiode eine Summe von 1 750 000 M. der Eisenbahnschuldentilgungskasse aus allgemeinen Staatsmitteln überwiesen, weil wir Werth darauf legten, eine mäßige Tilgung unserer Eisenbahnschuld fortlaufend zu sichern; zugleich mußten wir den Gedanken, die Schuldentilgung durch neue Schuldaufnahme zu bewirken, als unwirtschaftlich und dem Staatskredit schädlich verwerfen. Ebenso würde es uns beklagenswerth erscheinen, wenn, um die Gegenwart zu begünstigen, man der Zukunft höhere finanzielle Belastungen überweisen wollte.

Dabei muß in Betracht gezogen werden, daß die Einnahmen aus dem Betrieb der Eisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrt, wenn auch mit Vorsicht berechnet, in den eingestellten Summen nicht gesichert sind.

Die allgemeine Weltlage in Verbindung mit dem Kampf der wirtschaftlichen Interessen gibt dem Handel und der Industrie nicht die nöthige Sicherheit und Ruhe, welche die Grundlage für eine gesunde Entwicklung ist; wir berühren noch, von welcher großer Bedeutung der Ausfall der Ernten ist und wie der Wettkampf der verschiedenen Verwaltungen im Eisenbahnbetrieb die Rente uns zu schmälern droht.

Zu einem früheren Bericht haben wir ausgeführt, daß wir den Bau unserer Haupteisenbahnlinien als abgeschlossen betrachten, daß wir jedoch der Meinung sind, daß das Verlangen nach Erstellung weiterer Bahnen nicht ausgeschlossen werden könne, daß der Bau und Betrieb neuer Linien nach dem System der Sekundärbahnen auszuführen sein werde. Wir verweisen auf den Bericht der Kommission für Eisenbahnen, erstattet vom Abgeordneten Hoffmann. Es wird folglich die Eisenbahnschuld ihren Höhepunkt noch nicht erreicht haben und erachten wir diesen Gesichtspunkt als mitentscheidend für die Genehmigung des Zuschusses in der vollen Summe von 1 750 000 M. Dabei lassen wir nicht außer Berechnung, daß, wenn auch die kommenden Sekundärbahnen mit weit geringeren Summen erbaut und deren Betrieb auch billiger bewirkt wird, sie doch nicht Ueberschüsse bringen werden, welche zur Verzinsung des Anlagekapitals hinreichen; es sprechen hiefür die Erfahrungen anderer Länder.

8. Schuldenaufnahme.

Für beide Jahre ist der Bedarf auf 22 809 971 M.
berechnet.

Hievon werden beschafft durch Verkauf von 4prozentigen Obligationen des
Jahres 1880 21 432 700 M.

und durch Anlehen bei der Amortisationskasse im Betrag von 1 377 271 "

obige 22 809 971 "

Mit dem weitem Anlehen bei der Amortisationskasse erreicht das Kontokorrentmäßige Guthaben wieder die Höhe von 20 Millionen, für welche in dem Budget der Amortisationskasse die Zinsen zu 4 Prozent mit jährlich 800 000 M. berechnet sind.

Wir verweisen hierwegen auf die Erläuterungen, welche Seite 8 und 9 enthalten sind.

Ausgabe.**1. Ordentlicher Verwaltungsaufwand.**

Wir begegnen hier den gleichen Sätzen wie im letzten Budget mit einer Gesamtsumme für jedes Jahr von 63 000 *M.*

2. Außerordentlicher Verwaltungsaufwand.

Der Betrag von 500 *M.* für beide Jahre ist erläutert.

3. Passivzins.

Hinsichtlich des Bedarfs für 1882 mit 13 552 753 *M.*
und „ 1883 „ 13 551 637 „

in Summe mit 27 104 390 *M.*

verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Ziffer 7 Zuschuß aus dem allgemeinen Staatshaushalt der Einnahme und auf den Voranschlag der Passivzins Seite 7 der Vorlage.

4. Planmäßige Schuldentilgung.

Die durch die Anlehensgesetze bedingene Tilgung ist für zwei Jahre festgestellt auf 13 109 051 *M.*
der Verwaltungsaufwand beträgt 126 500 „

13 235 551 *M.*

Die Passivzins abzüglich der Aktivzins betragen 26 984 390 „

40 219 941 *M.*

Die dotationsmäßigen Einnahmen sind nach den nachträglich festgestellten Summen veranschlagt auf 25 274 518 „

Die Unzulänglichkeit stellt sich somit auf 14 945 423 *M.*
durch den Staatszuschuß werden gedeckt 3 500 000 „

11 445 423 *M.*

und es sind durch Schuldenaufnahme noch zu decken 11 445 423 *M.*

5. Bauaufwand.

Derselbe war berechnet für 1882 auf 4 000 000 *M.*
und „ 1883 „ 5 132 462 „

9 132 462 *M.*

Durch die Beschlüsse der Kammern wurde der Bauaufwand für beide Jahre 1882/83 festgestellt auf 8 596 462 „

somit weniger 536 000 *M.*

Bauaufwand für a. die badische Staatsbahn 8 178 927 *M.*

„ „ b. die Main-Neckarbahn 417 535 „

8 596 462 *M.*

6. Rabatt auf Anlehen. Nichts.**7. Kassenrest und sonstige Aktivbestände.**

Auch diese Summen erleiden durch die Beschlüsse der Kammern Aenderungen.

Für das Jahr 1882 stellen sich dieselben auf 5 063 137 *M.*
gleich der unter 1. der Einnahme erhöhten Summe.

Für 1883 sind dieselben angenommen auf 6 988 967 „

12 052 104 *M.*

Ihre Kommission beantragt:

1. Den Voranschlag des Budgets der Eisenbahnschuldentilgungsklasse für das Jahr 1882 mit 28 978 111 *M.*

und für das Jahr 1883 mit 32 010 396 „

zu genehmigen.