

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

Beilagen zur 20. Sitzung (17.03.1880)

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Beilage Nr. 202 zum Protokoll der 20. (Nachmittag) Sitzung vom 17. März 1880.

Zum
**Gesetzesentwurf, die Rechtsverhältnisse der mit Gemeindebürgerschaft
 versehenen Sparkassen betreffend,**

hat die zweite Kammer beschlossen:

§ 9

Abf. 2 wie folgt zu fassen:

In den Fällen der Ziff. 1, ferner der Ziff. 4 bis einschließlich 8 ist außerdem auch die Staatsgenehmigung etc.

Dasselbe ist der Fall zu Ziff. 9, wenn der Zinsfuß unter 3% herabgesetzt werden soll.

Dem § 15

in der Fassung der hohen ersten Kammer beizustimmen.

Zur Beurkundung:

Karlsruhe, den 17. März 1880.

Der Präsident
 der zweiten Kammer der Ständeversammlung.

A. Lamey.

Die Sekretäre:

Noppel.

Fchr. v. Bodman.

Bericht der Budgetkommission

über

den Fortgang des Eisenbahnbaues und die hierauf verwendeten Mittel in
den Jahren 1878 und 1879,

ferner

die nicht mehr erforderlichen, beziehungsweise die für 1880 und 1881 aufrecht
zu erhaltenden Kredite

und endlich

über den Entwurf des Eisenbahnbudgets für die Jahre 1880 und 1881.

Erstattet vom Prinzen **Karl von Baden.**

Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren!

Der Eisenbahnverwaltung wurde zu Lasten der Eisenbahnschuldentilgungskasse durch die Kammer-
beschlüsse beim letzten Landtage ein Kredit eröffnet von 48,217,260 Mark.

Zur Verwendung gelangten:

im Jahr 1878	11,661,188 M. 39 Pf.
" " 1879	22,192,373 M. 55 Pf.
im Ganzen	<u>33,853,561 M. 94 Pf.</u>

und es ergab sich daher eine Minderverwendung von 14,363,698 M. 31 Pf.

Von letzterer Summe werden als aufrecht zu erhaltende Kredite in das Budget für 1880 und 1881 zur
Uebertragung vorgesehen 10,139,053 M., während die Summe von 4,224,645 M. entbehrlich wird.

Ihre Kommission hat die Verwendungen mit den Budgetfäßen verglichen, nach den Erläuterungen in der Großh. Regierungsvorlage geprüft und übereinstimmend gefunden. Sie stellt Ihnen den Antrag:

Die Nachweisungen für die Budgetperiode 1878 und 1879 und zwar:

Tit. I. Bau neuer Bahnen.

A. Badische Staatsbahnen.

Die Ausgaben mit	31,236,588 M. 44 Pf.
abzüglich der Einnahmen mit	339,306 M. 49 Pf.
den reinen Aufwand mit	30,897,281 M. 95 Pf.

B. Main-Neckar-Bahn.

Die Ausgaben mit	246,817 M. 70 Pf.
abzüglich der Einnahmen mit	434 M. 60 Pf.
den reinen Aufwand mit	246,383 M. 10 Pf.

Tit. II. Erweiterung bestehender Bahnen.

Die Ausgaben mit	2,709,896 M. 89 Pf.
zusammen mit	33,853,561 M. 94 Pf.

für unbeanstandet zu erklären.

Budgetreste von den Jahren 1878 und 1879.

Die Budgetreste aus den Jahren 1878 und 1879 sollen in folgender Weise ihre Bestimmung erhalten. Zur Uebertragung in die Budgetperiode 1880 und 1881 werden beantragt:

A. Badische Staatseisenbahnen:

für Tit. I. Bau neuer Bahnen	6,432,099 M.
für Tit. II. Erweiterung der bestehenden Bahnen	2,555,927 "
für B. Main-Neckarbahn	1,151,027 "
daher im Ganzen	10,139,053 M.

Der Rest mit 4,224,645 M. fällt in die Eisenbahnschuldentilgungskasse zurück.

Budget des Eisenbahnbaues für 1880 und 1881 zu Lasten der Eisenbahnschuldentilgungskasse.

Die neuen Anforderungen an die Eisenbahnschuldentilgungskasse stellen sich nach den Beschlüssen der hohen zweiten Kammer in nachstehender Art:

für Tit. I.	1,987,478 M.
für Tit. II.	742,628 "
daher im Ganzen auf	2,710,106 M.

Zu Tit. I bemerken wir, daß nur bei den §§ 5 und 7 neue Anforderungen gestellt und dieselben von der hohen zweiten Kammer angenommen worden sind, während bei der Anforderung der Großh. Regierungsvorlage für § 16 18,999 M. gestrichen und nur 300,000 M. nach den Beschlüssen der hohen zweiten Kammer bewilligt wurden.

Zu Tit. II § 1 erwähnen wir, daß an der neuen Anforderung 25,000 M. gestrichen und nur 268,500 M. bewilligt worden sind.

Bei den neuen Anforderungen für die §§ 4, 5, 7 und 8 sind keine Striche vorgenommen worden.

Für B. Main-Neckarbahn wurden keine neuen Anforderungen eingestellt.

Mit großer Befriedigung haben wir die in neuerer Zeit im Eisenbahnbau eingehaltene Sparsamkeit wahrgenommen und sind vollständig damit einverstanden, daß auch im Budget für 1880 und 1881 diesem Grundsatz Rechnung getragen wird. Dabei sind wir jedoch der Ansicht, daß nach Möglichkeit, aber in mäßigem Umfange, fortlaufend das Netz der badischen Eisenbahnen nach dem nachweislichen Bedarf vervollständigt werde. Wir halten es für unumgänglich erforderlich, daß dabei nicht nur in dauerhaftester, sondern auch in zweckmäßigster Art alle Erstellungen ausgeführt, jedoch jeder entbehrliche Aufwand sorgsam vermieden werde.

Ohne auf die Frage wegen Erbauung von Sekundärbahnen hier näher einzugehen, glauben wir im Allgemeinen darauf hinweisen zu dürfen, daß die Annahme anderer Spurweiten für die Bahngeleise als die Normalspur, mancherlei Nachteile, auch wegen der Verwendung des Transportmaterials mit sich bringen würde, und wäre deshalb möglichst an der bestehenden Normalspur festzuhalten.

Die Erläuterungen in der Großh. Regierungsvorlage geben im Einzelnen die wünschenswerthen Aufschlüsse, so daß wir auf dieselben zu verweisen uns erlauben und zu besonderen Bemerkungen uns nicht veranlaßt sehen.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, stellt Ihnen nach Prüfung des Budgetentwurfes den Antrag:

Höhe erste Kammer wolle:

Tit. I. Bau neuer Bahnen

die Ausgaben mit 1,987,478 M.

abzüglich der eigenen Einnahmen mit 20,000 "

den Rest mit 1,967,478 M.

Tit. II. Erweiterung des bestehenden Bahnnetzes

die Ausgaben mit 742,628 "

also den Gesamtaufwand der neuen Anforderungen mit 2,710,106 M.

für die Budgetperiode 1880 und 1881 genehmigen.

[Faint bleed-through text from the reverse side of the page, including a table with columns for 'Tit. I', 'Tit. II', and 'Gesamt' and rows for 'Ausgaben', 'Einnahmen', and 'Rest'.]

Beilage Nr. 204 zum Protokoll der 20. Sitzung vom 17. März 1880.

Kommissionsbericht

über

die der ersten Kammer übergebenen Petitionen, die sog. Höllenthalbahn betr.

Erstattet von Graf Friedrich von Verlichingen.

Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren!

Seit beinahe zwei Jahrzehnten haben sich beide Kammern mit dem Bau der sogenannten Höllenthalbahn zu beschäftigen, welche in ihrer Fortsetzung die Städte Freiburg-Neustadt und Donaueschingen, mithin den Breisgau, den Schwarzwald und die Baar miteinander verbinden soll, da seit dem Jahr 1861 fast auf jedem Landtage Petitionen einliefen, welche den Bau einer solchen Bahn erstreben wollen.

Auch auf diesem Landtage wurde eine gleichlautende Petition von 86 Gemeinden übergeben, in welcher alle Schritte aufgezählt sind, welche jene Landesgegend seit 1861 zur Erreichung ihres Zweckes unternommen hat und mit unumwundener Offenheit darthut, welcher trostlosen Zukunft sie entgegengeht, wenn nicht in allernächster Zeit die Bahn endlich gebaut wird. Dieses Mal wird nun nur um Erbauung einer Bahn von Freiburg zunächst nach Neustadt gebeten, allein es ist außer Zweifel, daß wenn einmal bis Neustadt gebaut ist, die Fortsetzung der Linie bis Donaueschingen nicht ausbleiben wird.

Die Petition schließt mit den Worten:

„Großh. Regierung wolle mit beiden hohen Kammern noch auf gegenwärtigem Landtage ein Gesetz vereinbaren, vermöge dessen der Bau einer Eisenbahn von Freiburg nach Neustadt nach einfachstem und wohlfeilstem Systeme einer Sekundärbahn mit Normalspur, laut Projekt II der Großh. Generaldirektion auf Staatskosten festgestellt und mit dem Bau alsbald begonnen werde.“

Da jedem Mitgliede dieses hohen Hauses ein Exemplar der Petition zugestellt wurde, so glaubt Ihre Kommission von einer Wiederholung des Inhalts derselben hier Umgang nehmen zu können und wird sich darauf beschränken, ihre Ansicht im Allgemeinen auszusprechen über das Projekt einer Höllenthalbahn.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, ist sich der Schwierigkeit ihrer Aufgabe vollkommen bewußt, indem sie Ihnen bestimmte Anträge stellen soll, allein die Petenten haben ein Recht darauf, zu verlangen, daß ihnen endlich einmal eine bestimmte Antwort zu Theil werde, damit sie nicht länger in einer Ungewißheit verharren müssen, die oft schlimmere Folgen nach sich zieht, als selbst eine bestimmte abschlägige Eröffnung.

Bei dem gegenwärtigen ungünstigen Stand der Finanzen, d. h. die Staatseinnahmen mit dessen Ausgaben verglichen, — denn der Staatskredit steht unerschüttert so fest wie jemals früher — und bei dem Umstande, daß die Einnahmen unserer Eisenbahnen schon seit Jahren nicht mehr ausreichen zur Verzinsung des Anlagekapitals, mithin eine sog. Eisenbahnsteuer in naher Aussicht steht, ist eine gewisse Nüchternheit bei allen Eisenbahnfragen eingetreten, welche fast eine übertriebene Aengstlichkeit zu Tage fördert und namentlich in jenen Kreisen den lebhaftesten Ausdruck findet, welche eben bereits Bahnen besitzen, ohne zu bedenken, daß andere Gegenden an derselben Steuer partizipiren werden, ohne sich des unendlichen Vortheils einer Bahn erfreuen zu können.

Würde man den Befürchtungen, welche hinsichtlich der Zukunft unserer Eisenbahnen ausgesprochen werden, allein Gehör schenken, so wäre jede Diskussion über die Erbauung einer neuen Bahn überflüssig, denn diese wünschen ganz einfach Siftirung des Eisenbahnbaues, bis bessere Zeiten kommen. Einer solchen Anschauung kann sich Ihre Kommission nicht anschließen, sie ist vielmehr der Ansicht, daß man sich bestimmter aussprechen müsse, ob überhaupt die eine oder andere Bahn gebaut werden solle, und bejahenden Falls glaubt sie nicht sogenannte bessere Zeiten abwarten zu sollen. — Wenn Handel und Verkehr wieder einmal jenen erfreulichen Aufschwung genommen haben werden, daß die Bahnen durch ihre Einnahme das Anlagekapital allein verzinsen, dann wären allerdings die besseren Zeiten da, aber es dürfte zu berücksichtigen sein, daß dann die Kosten für einen Neubau sich vielleicht verdoppeln dürften durch die gesteigerten Materialpreise und Arbeitslöhne. — Sind ja jetzt schon die Eisenpreise seit einem Jahr um 100 % gestiegen! Es ist gewiß ein löblicher Grundsatz, nichts anzuschaffen was man nicht braucht, allein die Klugheit gebietet, daß, wenn man etwas braucht, man nicht wartet, bis das Kaufobjekt den höchsten Preis erreicht habe, sondern daß man kauft in billigen Zeiten. Der badische Staatskredit ist, wie schon gesagt, unerschüttert und neue Anlehen zu produktiven Zwecken können zu den denkbar günstigsten Bedingungen abgeschlossen werden. Wenn man sich daher bewußt ist, daß man überhaupt eine neue Bahn bauen will oder bauen muß, so liegt in der That zu einer weiteren Verschleppung kein haltbarer Grund vor.

Allerdings kommt es bei Beurtheilung einer solchen Frage darauf an, welchen Standpunkt man überhaupt einnimmt, ob man nämlich eine voraussichtlich günstige Rentabilität als den Zweck der Bahn aufstellt oder ob man den bereits auf dem Landtage vom Jahr 1862 von dem Abgeordneten Häuser ausgesprochenen Grundsatz als richtig anerkennt, welcher da lautet:

„Man ist der festen Ueberzeugung, daß die Eisenbahnen mehr eine Ausdehnung gewinnen werden, die sich dem Systeme der Straßenverbindungen nähern wird, und daß der Staat in ähnlicher Weise, wie früher für die größeren Straßenbauten, so auch für Eisenbahnverbindungen in Anspruch genommen werden wird. Jede wichtige Verkehrslinee, soweit die Technik vorhandene Hindernisse besiegen und den Betrieb möglich machen kann, wird in solch ein Eisenbahnsystem aufgenommen werden müssen, auch wenn die Chancen besonderer Rentabilität die einzelne Linie nicht empfehlen; das Gesamtverkehrsnetz muß in seinem Ertrage, dem finanziellen wie dem wirthschaftlichen, die Ausfälle im Einzelnen decken. Wenn man überschaut, welch' gewaltigen Umfang das neue Verkehrsmittel im Zeitraum von einigen zwanzig Jahren gewonnen hat, so dürfte die Erwartung wohl begründet sein, daß eine solche Periode nicht in allzuweiter Ferne liegt.“

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, bekennt sich zu der letzteren Anschauung und sie würde es eines gesetzgebenden Faktors für unangemessen halten, im vorliegenden Falle abermals einer bestimmten Antwort aus dem Wege zu gehen und auf spätere Zeiten zu vertrösten, weil der Muth fehlt, eine Verantwortung auf sich zu nehmen für ein Unternehmen, das voraussichtlich dem Lande nicht unwesentliche neue Opfer auferlegen wird.

Wenn auch eine Rentabilitätsberechnung aufgestellt ist, die Anhaltspunkte geben soll, welches das etwaige Erträgniß der sogenannten Hüllenthalbahn sein werde, so möchte Ihre Kommission nichts weniger als eine Bürgschaft für irgend welche Richtigkeit übernehmen, denn kaum gibt es ein merkantiles Unternehmen — und ein

solches ist wohl eine Eisenbahn —, bei welchem die Vorausberechnungen über Erträgnisse sich in Wirklichkeit so veränderten als bei Eisenbahnen!

Bahnen, denen von den sachverständigsten Männern das möglichst günstigste Prognostikon gestellt wurde, wie z. B. die Rhein-Nahbahn und unsere Odenwaldbahn, haben den Erwartungen auch nicht im Entferntesten entsprochen. Dagegen haben andere Bahnen, von denen man die bescheidensten Erträgnisse erwartete, ein so günstiges Resultat geliefert, daß sie zu den besten des ganzen Reiches zählen, und wir nennen in nächster Nähe nur die Maxauer und die Bergbacher Bahn. — Wie wenig überhaupt auf ein annähernd gleichmäßiges Erträgniß zu rechnen ist, davon gibt die hessische Ludwigsbahn den deutlichsten Beweis!

Wie verschiedene Berechnungen aufgestellt werden können und welche mannigfache Anschauungen dabei herrschen, mögen Sie, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, daraus entnehmen, daß die Petenten der sogenannten Hölenthalbahn (von Freiburg bis Neustadt) im Jahr 1877 eine Berechnung aufstellten, wonach diese Bahn eine Mehreinnahme über die Betriebskosten von 170,000 M. abwerfen soll, während die Berechnung der Generaldirektion ein Betriebsdefizit von 80,648 M. anführt. Im Jahre 1878 wurde eine neue Berechnung aufgestellt, nach welcher — in Folge erhöhter Taxen — das Nettoerträgniß auf 21,989 M. berechnet wird.

Auch bei Berechnung bezüglich der Kosten der Herstellung der Eisenbahn von Freiburg—Neustadt—Donauessingen ergeben sich ganz außerordentlich verschiedene Zahlen, die allerdings auch in den gewaltigen Fortschritten der Technik zum Theil ihre Begründung finden.

Während im Jahre 1864 von Seiten der Großh. Regierung das Ergebnis der von der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues vorgenommenen Untersuchung die Kosten für die ganze Linie von Freiburg bis Donauessingen auf 21,450,000 Gulden ohne Betriebsmaterial veranschlagt, sollen selbe nach dem Kommissionsbericht der zweiten Kammer, erstattet im Jahre 1874 von dem Abgeordneten Bürklin, für die gleiche Strecke nur 17,271,000 Gulden betragen, und zwar von Freiburg bis Neustadt 11,571,000 Gulden.

Mit dem Jahr 1876 beginnt nun ein neuer wichtiger Abschnitt der Geschichte des Projekts einer Hölenthalbahn. Unterm 31. Januar d. J. war von dem Comité der Hölenthalbahn Großh. Handelsministerium eine Ausarbeitung zugegangen, die Vorarbeiten, Projekte, Pläne, Profile nebst Erläuterungen und Berechnungen für eine theilweise Zahnradbahn enthaltend, mit der Bitte, diese Arbeiten einer gefälligen Prüfung an Ort und Stelle unterziehen lassen zu wollen.

Die Arbeiten waren von dem Ingenieur Karl Müller aus Olten in der Schweiz gefertigt und es war damit ein Weg betreten worden, wodurch die Möglichkeit, den langjährigen, schon vielseitig erwogenen Plan zur Ausführung zu bringen, näher gerückt wurde, wenn gleich zunächst zwischen dem Gutachten der Generaldirektion vom Mai 1876 und dem Müller'schen Projekte sich erhebliche Differenzen zeigten. Während nach dem Müller'schen Voranschlag für den Bau der Strecke Freiburg—Neustadt 6,932,000 M.

für Neustadt—Hüfingen 6,568,000 „
zusammen 13,500,000 M.

vorgeesehen waren, hatte die Generaldirektion für Freiburg—Neustadt 9,913,000 „

für Neustadt—Hüfingen 10,087,000 „
zusammen 20,000,000 M.

berechnet. Immerhin noch ein bedeutender Betrag, aber wesentlich gemindert gegenüber der im Jahr 1864 berechneten Bau summe von 21,450,000 Gulden.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, ist natürlich nicht in der Lage, ein Urtheil abgeben zu können, welche Berechnung die richtige sei, und möchte sich keinerlei Illusion hingeben, daß die kleinere Summe nicht überschritten wird. — Selbst der größeren Summe gegenüber möchte sie keine Garantie übernehmen, daß es bei dieser Summe bleibt, denn es ist Ihnen ja aus den Erfahrungen der neuesten Zeit her bekannt, um welchen bedeutenden Betrag der Voranschlag bei dem Bau der Neckarthalbahn überschritten wurde, und die dortigen Terrainschwierigkeiten stehen unendlich weit hinter jenen zurück, welche diese Bahn bieten wird, wiewohl diese — Dank den Fortschritten in der Technik — sich vermindern in Folge theilweiser Anwendung des Zahnradsystems, wodurch Tunnels möglichst vermieden werden können.

Wir glauben uns zufrieden stellen zu sollen, wenn der höhere Aufschag von 9,913,000 M. nicht über-

Verhandlungen der 1. Kammer 1879, 80. 16 Beil.-Heft.

schritten wird und die Bahn einen mäßigen Ueberschuß über die Betriebskosten abwirft. — Allerdings würde sich unser Eisenbahndefizit, wenn keine besseren Zeiten kommen und die Hauptbahnen kein günstigeres Erträgniß abwerfen, nach Herstellung dieser Bahn noch um 2- bis 300,000 M. steigern, allein das Land wird eine Ehrenpflicht erfüllt haben gegenüber einem Landestheile, dessen Bevölkerung durch Fleiß, Intelligenz und Unternehmungsgeist auf dem ganzen Erdkreise vortheilhaft bekannt ist und sich zu einer Wohlhabenheit emporgeschwungen hat, welche aus Aengstlichkeit oder Sparjamkeit am unrechten Orte nicht in Frage gestellt werden darf.

Es ist wahr, daß wir eine Eisenbahnschuld von 370 Millionen Mark haben, welche sich also noch um circa 10 Millionen Mark steigern würde, und es ist bedauerlich, aber nun einmal nicht zu ändern, daß wir eine Eisenbahnsteuer zu leisten haben werden, allein wenn die Segnungen, welche Eisenbahnen im Gefolge haben, dem ganzen Lande zu Gute kommen, so hat kein Landestheil das Recht zu klagen, denn wer den Vortheil hat, muß auch an dem Nachtheil partizipiren. — Anders verhält es sich jetzt. Hier soll der vierte Theil des ganzen Landes, dem Flächenhalte nach, zur Eisenbahnsteuer beitragen, ohne irgend welchen Vortheil von dem Schienenwege zu haben, das für diesen sogar ein Nachtheil ist, indem es nur den Konkurrenten seiner Industriezweige zu Gute kommt. Das wäre, Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, eine Unbilligkeit, ein Unrecht, welches das badische Land und das badische Volk nicht auf sich laden darf! — Diejenigen, deren Gegenden sich jetzt der Eisenbahnen erfreuen und aber nicht genug jammern können über Eisenbahnsteuer, mögen sich einmal in die Lage denken der Bewohner jenes Landestheils oder des Odenwaldes, welche die Steuer zahlen sollen ohne der Segnungen einer Bahn theilhaftig zu sein! In der That nur die größte Engherzigkeit kann solchen Anschauungen Raum geben, nicht aber eine liberale Regierung — denn liberal sein, heißt auch Gerechtigkeit üben und nicht ein Volk wie das badische, das seine Gemeinjamkeit als seinen Stolz bezeichnet und das noch nie zurückgewichen, wenn es sich um ein gemeinnütziges Unternehmen gehandelt hat. Es will nicht die Zurücksetzung eines Landestheiles und seiner Bevölkerung, sondern es will Gleichberechtigung und keine Stiefkinder!

Es ist ja nicht in Abrede zu stellen, daß schwere Zeiten auf uns lasten und daß die Steuerkraft des Landes bereits jetzt auf eine harte Probe gestellt ist und Diejenigen, welche von jeher Gegner des fortschreitenden Eisenbahnbaues waren, mögen eine Satisfaktion darin finden, daß die Zeiten wirklich lamen, die sie prophezeiten. An diese möchten wir einfach die Frage stellen, ob sie es vorzögen, wenn das Land keine 370 Millionen Mark Eisenbahnschuld, dafür aber keine Eisenbahn hätte! Wo wären wir hingekommen ohne unsere Bahnen, die wir zum Theil bald 40 Jahre benützen, ohne jemals auch nur einen Pfennig beigetragen zu haben?!

Nichts einfacher als zu sagen, „man möge nur rentable Bahnen bauen“, dies heißt bei uns so viel als man hätte nur von Mannheim bis Basel, etwa mit Abzweigung nach Stuttgart und Straßburg bauen sollen. Wer sollte dann die andern Bahnen bauen? Etwa Private? Eine solche Zumuthung ist in der That zu naiv, als daß sie einer Erörterung bedürfte. — Darüber, Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, ist auch Ihre Kommission im Reinen, daß wenn wir keine Eisenbahnen hätten, das Eisenbahndefizit von selbst wegfiel! Nachdem seit beinahe 20 Jahren dieselben Petenten von einem Landtag zum andern, von einer Untersuchung zur andern und von einer Berechnung zur andern vertröstet werden, ist bereits der Rückgang in der Produktion der Industrie jener Gegend sehr fühlbar geworden. Während z. B. nur die Uhrenfabrik in Lenzkirch allein im Jahre 1873 700 Arbeiter beschäftigte, waren es deren im Jahre 1879 nur noch 350, und während sie im Jahre 1873 8000 Centner fertige Fabrikate an die Bahn brachte, versandte sie im Jahre 1879 nur 4000 Centner.

Die Uhrenfabrik in Neustadt hatte im Jahre 1872 400 Arbeiter und im Jahre 1878 nur deren 240. — Sie versandte im Jahre 1872 7500 Centner fertige Waaren, im Jahre 1878 deren nur 5000.

Wir sind weit entfernt, diesen Rückgang lediglich dem Mangel einer Eisenbahn zuzuschreiben, sondern sind der Meinung, daß die allgemeine Geschäftsstodung die Hauptschuld hieran trage, allein das dürfte außer Zweifel sein, daß, wenn die Industrie in anderen Gegenden und Ländern sich wieder in erfreulicher Weise gehoben haben wird, dies bei jenem Theil des Schwarzwaldes nicht der Fall sein dürfte, weil er aufhören wird, konkurrenzfähig zu sein.

Es bedarf wohl keines weiteren Beweises, daß, wenn die Fracht per Bahn für einen Centner Kohlen aus den Saargruben bis Freiburg 40 Pf. kostet, von da per Achse nach Neustadt 80 Pf. — und daß, wenn ferner die Fracht von Freiburg bis Neustadt für Fourniere per Achse 1 M. 50 Pf. für den Centner kostet, die Industrie in den Bezirken um Neustadt auf die Länge nicht mehr konkurriren kann mit Orten, die an der Bahn liegen.

Ebenfalls wegen der hohen Fracht kann auch jener Bezirk seinen großen Holzreichtum nicht gut verwerthen, denn während im Jahre 1878 Dank den unseligen Differenzialtarifen die Bahnfracht für 1 cbm Bauholz von Passau bis Mannheim 11 M., und von der nächsten böhmischen Grenzstation bis Hannover (862 km) 12 M. kostete, beträgt die Achsfracht von Neustadt bis Freiburg (34 km) für 1 cbm 7—8 M.!

Der Bezirk hat also den doppelten Nachtheil, für Abfuhr und Zufuhr unverhältnißmäßig hohe Fracht zu bezahlen, und selbst wenn die goldenen Worte des preussischen Ministers v. Maibach bezüglich der Aufgabe, welche die Eisenbahnen den Landesangehörigen gegenüber zu erfüllen haben, im ganzen Reiche zur Wahrheit werden, so dürfte den Gegenden ohne Bahn von gerechteren Tariffähren als die dermaligen der geringste Vortheil zukommen.

Auch der Zoll auf Nuzhölzer hat keinen Aufschwung in diesen bedeutenden Handelsartikel zu bringen vermocht, denn trotz Zoll ist der Preis des Nuzholzes allenthalben herabgegangen und wir fürchten, daß dies bei unseren Domänen sehr fühlbar sein wird. Wenn der Zoll auf Nuzholz nicht lediglich Finanzzoll, sondern auch einigermaßen Schutzoll sein soll, so müßte er eine ganz andere Höhe haben! Sie sehen, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, wo man hinblickt und was man erfährt, so ergibt sich Alles zum Nachtheile jenes Theiles des Schwarzwaldes, den wir heute vor Augen haben.

Werfen wir einmal einen Blick auf 10 oder 20 Jahre in die Zukunft und vergegenwärtigen wir uns, wie es in unserem blühenden Schwarzwalde theilweise aussehen wird, wenn fragliche Bahn nicht gebaut wird. Jetzt schon wurden bedeutende Etablissements verlegt, alle noch vorhandenen aber erweitern sich nicht, sondern schränken sich ein. Von Errichtung neuer Fabriken ist schon längst keine Rede mehr und wenn der wohlhabendere Theil der Bevölkerung weggezogen sein wird, so würde die ärmere Klasse sich wieder auf Ackerbau und Viehzucht verlegen müssen, um ein kümmerliches Dasein zu fristen, wir sagen ausdrücklich „kümmerlich“, denn die Landwirtschaft kann kaum in der gesegneten Rheinebene bestehen und wie erst auf den unwirthsamen Höhen des Schwarzwaldes! Ein Rückschritt um ein ganzes Jahrhundert würde stattfinden und wir könnten erleben, daß sich Zustände bilden, wie sie etwa im Spessart oder Niederwald heimisch sind! Und allen solchen Kalamitäten gegenüber, die sich entwickeln können, sollen wir ruhig zusehen, weil wir wie seit 19 Jahren auch jetzt keinen bestimmten Entschluß zu fassen vermögen?! Nein, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, solche Vorschläge wird Ihre Kommission nicht machen und Sie werden auch keine solchen von ihr erwarten, denn sie kann sich keiner übertriebenen Aengstlichkeit hingeben. Glücklicher Weise sind wir auch in der angenehmen Lage, keine Kirchturmsinteressen vertreten zu sollen, sondern haben ein Landesinteresse, und zwar ein ganz gewaltiges vor Augen, und dieses führt uns zu nachstehender Schlußfassung:

1. Die sog. Hölenthalbahn von Freiburg nach Neustadt soll auf Staatskosten gebaut werden nach einfachstem und wohlfeilstem System einer Sekundärbahn.
2. Ob der Staat den Bau der Bahn selbst ausführen oder einem Generalunternehmer überlassen soll, glaubt Ihre Kommission der Großh. Regierung überlassen zu sollen. — Wenn sich ein tüchtiger kautionsfähiger Generalunternehmer fände, so würde dies den Vortheil haben, daß eine bestimmte Summe nicht überschritten würde. Dagegen haben wir ja das Glück, in unserem Lande eine so hervorragende Kraft in Bezug auf Gebirgsbahnen zu besitzen, daß man wohl mit Recht annehmen kann, Niemand Anderes wäre im Stande, die Bahn besser zu bauen.
3. Das erforderliche Gelände hätten die Gemeinden unentgeltlich zu stellen und es würde ihnen zu überlassen sein, wie sie die Entschädigung unter sich ausgleichen wollen. Dagegen wäre von allen weiteren Zumuthungen bezw. Geldbeiträgen u. s. w. abzusehen, denn erfahrungsgemäß gibt es überall sogenannte Kirchturmpatrioten, welche oft ganze Gemeinden in's Schlepptau nehmen und sie bewegen, sich in Schulden zu stürzen, und die Folge davon könnte die sein, daß die Eisenbahn anstatt den Wohlstand zu heben, die Verarmung von ganzen Gemeinden herbeiführen würde.

Wenn Private, Etablissements oder auch Gemeinden sich freiwillig herbeilassen, Schwellen und Bauhölzer

unentgeltlich beizustellen, so wäre dies sehr dankenswerth, allein Bedingungen in dieser Beziehung zu stellen dürfte nicht angezeigt erscheinen, da solche unseres Wissens noch nie gemacht wurden, und es würde unbillig erscheinen, sie gerade hier zu stellen, da diese Gegend zuletzt mit einer Eisenbahn bedacht wird, während andere Landestheile sich einer solchen schon seit bald 40 Jahren erfreuen.

Die Petenten haben mittlerweile eine weitere Zuschrift an die Herren Abgeordneten des badischen Landtags gerichtet (worunter ohne Zweifel auch die Mitglieder dieses hohen Hauses zu verstehen sein dürften, welche nicht Abgeordnete sind), in welcher in großer Erregtheit verlangt wird, daß bereits auf diesem Landtage ein auf den Bau der Bahn bezügliches Gesetz erlassen werde, nachdem schon im Jahr 1863 von der zweiten Kammer die Ausführung fraglicher Bahn Großh. Regierung empfohlen worden sei.

Nachdem nun in dem Eisenbahnbaubudget 30,000 M. vorgesehen sind für nochmalige Revision des Projectes einer Höllenthalbahn, um — wie sich die Vorlage ausspricht — in der nächsten Budgetperiode, wenn es die Verhältnisse gestatten, die Bahn auf Staatskosten zu bauen, so ist Ihre Kommission der Ansicht, es sei in einer so hochwichtigen Sache allerdings das Ergebnis dieser abermaligen Untersuchung abzuwarten und der Großh. Regierung zu überlassen, ob es nicht angezeigt wäre, einen außerordentlichen Landtag einzuberufen, um die event. Ausführung nicht abermals um 2 Jahre zu verschleppen.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, stellt Ihnen den Antrag:

„Vorliegende Petition der Großh. Regierung in dem Sinne empfehlend zu überweisen, daß ohne Verzug das Project einer Höllenthalbahn nochmals gründlich einer Revision unterzogen und bei Beginn des nächsten Landtages eine Vorlage gemacht werde, vermöge welcher der Bau einer Bahn von Freiburg nach Neustadt nach einfachstem und wohlfeilstem System einer Sekundärbahn mit Normalspur auf Staatskosten alsbald begonnen werden könne.“

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, bittet Sie, diesem Antrage Ihre Zustimmung ertheilen zu wollen.

Beilage Nr 207 zum Protokoll der 20. Sitzung vom 17. März 1880.

Bericht der Budgetkommission

der ersten Kammer

über

das Budget des Großh. Finanzministeriums

für die Jahre 1880 und 1881.

A. Ausgabe.

- | | |
|----------|--------------------------------------|
| Tit. VI. | Steuerverwaltung. |
| " X. | Allgemeine Kassenverwaltung. |
| " XI. | Schuldenentilgung. |
| " XII. | Pensionen. |
| " XIII. | Prozesskosten. |
| " XIV. | Berschiedene und zufällige Ausgaben. |

B. Einnahme.

- | |
|----------|
| Tit. II. |
| " VI. |

Erstattet von **Faller.**

Es wird kaum auffallend erscheinen, wenn Ihr Berichterstatter bei der Kürze der Zeit, die ihm wegen dem bevorstehenden Schlusse des gegenwärtigen Landtags zur Ausarbeitung dieses umfassenden Berichtes gestattet ist, sich kurz fassen und nur auf das Nothwendigste beschränken muß. Das Steuerwesen hat den diesmaligen Landtag mehr als je in Anspruch genommen.

Bei der Ungunst der Zeit für die gewerblichen und wirthschaftlichen Erwerbsquellen ging das gemeinsame Streben aller gesetzgebenden Faktoren dahin, einen möglichen Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben herbeizuführen, um eine vorgesehene Steuererhöhung auf ein geringes Maß zu vermindern oder ganz zu verhüten.

Der Bericht der hohen zweiten Kammer gibt ein getreues Bild über alle einschlagenden finanziellen Verhältnisse in einer sehr ausführlichen und dankenswerthen Weise. Es wird darin auf Alles eingegangen, was zu den Beschlüssen, wie sie in der hohen zweiten Kammer gefaßt worden, geführt hat, und so auch werden die Gründe berührt, weshalb man in der Kommission von dem einen oder andern Vorschlage abgewichen ist. Insbesondere ist auch näher ausgeführt, weshalb eher von einer Erhöhung der direkten als der indirekten Steuern Umgang zu nehmen sei, nachdem man nicht auf beide verzichten könne.

Es ist nun den Bemühungen der hohen zweiten Kammer unter entgegenkommender Mitwirkung der Großh. Regierung gelungen, von der Erhöhung einer direkten Steuer Umgang nehmen zu können und nur bei einigen indirekten eine solche zu beantragen, es beschränkt sich, dieselbe auf eine

Branntweinsteuer (schon seit dem 20. Dezember in Kraft),

Wein- und Biersteuer und

Erbchafts- und Schenkungsaccise,

während Fleisch- und Liegenschaftsaccise unverändert bleiben.

A. Ausgaben. Seite 14 bis 23.

Tit. VI. Steuerverwaltung.

Ordentlicher Etat.

I. Direkte Steuern.

§§ 52, 53 u. 57. Diese 3 Budgetsätze des Entwurfs sind mit Rücksicht auf die vorgeschlagene Erhöhung der Steuersätze gebildet. — Da nun eine solche nicht eintritt, so sind diese Posten zu vermindern.

Abgang und Rückersatz.

§ 52. Bei der Grund-, Häuser- und Erwerbsteuer werden deshalb statt des früheren Budgetsatzes von 222,224 *M.* nur 212,115 *M.*,

§ 53. bei der Kapitalrentensteuer statt 18,000 *M.* nur 16,180 *M.*,

§ 54. Katasterkosten bei der Häuser-, Grund- und Gewerbesteuer um 14,550 *M.* niedriger als der frühere Budgetsatz angenommen.

§§ 55, 56 u. 57. Es finden hier nur kleine, in den Erläuterungen begründete Abweichungen statt.

II. Indirekte Steuern.

§ 58. Abgang und Rückersatz. Diese Position ist von veranschlagten 225,000 *M.* auf 243,750 *M.* erhöht, indem im Art. 2 des Gesetzes vom 18. Dezember 1879, die Branntweinsteuer betreffend, eine Rückvergütung für zu gewerblichen Zwecken verwendeten, sowie für eingeführten und wieder ausgeführten Branntwein in Aussicht genommen ist.

III. Justiz- und Polizeigefälle.

§§ 64 bis 73 erscheinen genügend begründet.

IV. Forstgerichtsgefälle.

§ 75. Nach dem Gesetze vom 25. Februar 1879 findet eine Zuweisung des Schadenersatzes nicht mehr statt; dagegen fallen die erkannten und beigebrachten Geldstrafen, nach Abzug der Vergütung für Erhebung und Verrechnung zur Hälfte dem Beschädigten zu.

Dieser sind im Budget aufgenommen 68,493 *M.*

§§ 77 u. 78. V. Lasten der verschiedenen Einnahmen.

Unverändert.

§§ 79 u. 80. VI. Gemeinsame Kosten.

§ 80. Es finden sich hier 29,263 *M.* abgesetzt, was im Berichte der zweiten Kammer begründet ist.

§ 81. Besondere Kosten der Untererheberrdienste. Diese Position wird im Interesse sowohl der Gewerbetreibenden als der Staatsverwaltung begründet erachtet, indem eine Vermehrung von Unterbeamten zur raschen Abfertigung der Steuerzahlenden und steuerlichen Kontrollen nothwendig erscheint.

Bei §§ 82 bis 84 bleibt nichts zu erinnern.

§§ 86 bis 95. Größere Abweichungen kommen nicht vor und die wenigen sind sowohl in den Erläuterungen als in dem Berichte der hohen zweiten Kammer begründet.

B. Einnahmen. Seite 46 bis 63.

Tit. II. Steuerverwaltung.

Ordentlicher Etat.

I. Direkte Steuern § 16, 16 a bis c und 17.

§ 16. Grund-, Häuser- und Gewerbesteuer.

a. Grund- und Häusersteuer sind mit Beibehaltung des bisherigen Steuerfußes von 28 *S.* pr. 100 *M.* statt mit im Budget angenommenen 6,651,133 *M.* nach den Beschlüssen der hohen zweiten Kammer mit 443,409 *M.* weniger, daher mit 6,207,724 *M.* eingestellt.

b. Erwerbsteuer. Auch hier wird der Steuerfuß mit 26 *S.* von 100 *M.* unverändert belassen und es ergibt sich ein Steuererträgniß aus dem Erwerbsteuerkapital von 1,072,351,300

von 2,788,113 *M.*

a. Hierzu Erwerbsteuer nach Art. 26 u. 27 des Gesetzes neu zugehende Erwerbsteuerkapitalien	45,879 „
b. Erwerbsteuer nach Art. 14. — Wanderlager und Waarenversteigerungen	2,369 „
c. Erwerbsteuertaxen	35,688 „
d. Muthmaßlicher Gewinnantheil von der Stadt	5000 „

zusammen . 2,877,049 *M.*

Somit weniger . 436,363 „

als im Entwurf angefordert.

§ 16c. Beförderungsteuer — unbeanstandet mit 127,589 „

Die in dem Steuerfuße eingetretene Herabsetzung von 15 auf 10 *S.* ist in den Erläuterungen ausführlich begründet.

§ 16d. Accisaversum unverändert 32,097 *M.*

§ 16e. Steuernachtrag statt 180,000 *M.* — 14,400 *M.* weniger, daher 165,600 „

§ 16f. Fixirte Steuer mit 559 *M.* und 16g Borgsteuer mit 773 *M.* unverändert.

§ 17. Kapitalrentensteuer.

Auch hier wird der bisherige Satz von 15 *S.* pr. 100 *M.* beibehalten. Laut der Zusammenstellung der Jahrgänge von 1874 bis 1879 haben die Kapitalrentensteuerkapitalien in diesem Zeitraume um 16% und das Steuererträgniß um 20% zugenommen. Budgeteinstellung 1,118,142 *M.*

Die jährliche Einnahme an direkten Steuern beträgt demnach gegenüber dem Regierungsentwurfe mit 1,117,800 *M.* weniger und dem früheren Budgetsaze mit 332,852 *M.* mehr, eine Gesamtsumme von 10,529,533 *M.*

Tit. II. Steuerverwaltung.

Ordentlicher Etat.

II. Indirekte Steuern.

§§ 1—8. Die Kommission der zweiten Kammer hat Seite 9 eingehend die Frage erörtert, ob es nicht thunlich

und rathsam erscheine, eine Minderung der angeforderten Sätze der Wein- und Bieraccise einzustellen; allein sie kam nach sorgfältiger Prüfung aller Verhältnisse zu dem einstimmigen Beschlusse, es bei der Annahme der Erhöhung der Sätze der indirekten Steuern, wie sie im Entwurf angefordert sind, zu belassen, womit sich auch Ihre Kommission einverstanden erklärt.

Es bleiben somit § 18 Weinaccis, § 19 Weinohngeld, § 20 Aversum von Weinaccise und Ohngeld und § 21 Patentgebühr für Weinlagerkeller unverändert.

§ 22. Biersteuer. Das Liter fertigen Bieres bisher mit 2 J besteuert, hat künftig 3 J Steuer zu zahlen. Vielfach im Lande werden die Ansichten ausgesprochen (es wurde diese Frage auch in der Kommission der hohen zweiten Kammer erörtert), ob nicht die Einführung der Malzsteuer an Stelle des Kesselsteuersystems treten könnte, es würde damit unsere Besteuerungsart derjenigen der Nachbarstaaten, welche bereits die Malzbesteuerung haben, angepaßt werden.

§ 23. Branntweinsteuer. Wegen früherer, d. h. schon am 20. Dezember 1879 ins Leben getretener Erhöhung des Steuersatzes auf 100%, welche im Boranschlag auf 1. April d. J. berechnet war, erhöht sich diese Summe um 45,250 M und beträgt 749,147 M. Die hohe zweite Kammer erklärt zu Protokoll, daß für den Fall, daß die Schwierigkeit der Kontrolle die Rückvergütung der Steuer für vom Produzenten selbst konsumirten Branntwein nicht gestatten sollte:

„Die Großh. Regierung wolle durch Verordnung zum Vollzug des Branntweinsteuergesetzes bestimmen, daß den kleinen Landwirthen gestattet werde, Obst und die Rückstände von Trauben und Obst eigener Produktion in einfachen Brenngefäßen steuerfrei zu brennen, sofern dieses Geschäft nicht länger als 3 Tage in einem Jahr in Anspruch nimmt.“

§ 24. Schlachtviehaccis unbeanstandet.

§ 25. Liegenschafts-, Erbschafts- und Schenkungsaccise.

Wird nach dem Regierungsentwurf angenommen mit 2,247,124 M

Eine Erhöhung der Liegenschaftsaccise tritt nicht ein.

Die Gesamtsumme in Tit. II an indirekten Steuern beträgt somit 8,650,220 M

III. Justiz-Polizeigefälle.

§§ 26 bis 32. Unverändert mit 3,476,052 M
angenommen. Die hohe zweite Kammer hat den auch schon in der ersten hohen Kammer zur Sprache gebrachten Mißstand der übermäßig hohen neuen Gerichtskosten, als die Rechtsordnung schädigend, gerügt und zu Protokoll erklärt:

„Die Großh. Regierung möge alsbald bei dem Bundesrathe auf eine Revision des Reichsgerichtskosten-gesetzes, sowie der Gebührenordnung vom 30. Juni 1878 in dem Sinne hinwirken, daß die Gerichtskosten und Gebühren auf ein den Verhältnissen des Landes und der einzelnen Rechtsuchenden entsprechendes Maß zurückgeführt werden.“

Ihre Kommission empfiehlt Ihnen, sich dieser Resolution anschließen zu wollen.

§ 33. IV. Forstgerichtsgefälle

unbeanstandet 144,196 M

§§ 34 bis 36. V. Verschiedene Einnahmen.

In § 36 ist der Budgetsatz um 53,375 M erhöht und hinlänglich begründet, er beträgt laut
Boranschlag 371,293 M

Nach den Anträgen der zweiten Kammer beträgt somit das Ausgabebudget der Steuerverwaltung Tit. VI:

Ordentlicher Etat.

§§ 52—57.	I. Direkte Steuern	498,242 M.
58—61.	II. Indirekte Steuern	321,159 "
62—73.	III. Justiz- und Polizeigefälle	320,649 "
74—76.	IV. Forstgerichtsgefälle	70,137 "
77—78.	V. Lasten der verschiedenen Einnahmen	29,783 "
79—95.	VI. Gemeinsame Kosten	1,507,105 "
		<u>2,747,075 M.</u>
	Für beide Jahre	5,494,150 M.

Einnahme.

Tit. II. Steuerverwaltung.

§§ 16—17.	I. Direkte Steuern	10,529,533 M.
18—25.	II. Indirekte Steuern	8,650,250 "
26—32.	III. Justiz- und Polizeigefälle	3,476,052 "
§ 33.	IV. Forstgerichtsgefälle	144,196 "
34—39.	V. Verschiedene Einnahmen	371,293 "
		<u>23,171,324 M.</u>
	Für beide Jahre	46,342,648 M.

Wir stellen nun, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, den Antrag, das Ausgabebudget der Steuerverwaltung

Tit. VI. Ordentlicher Etat für beide Jahre mit 5,494,150 M.

und die Einnahmen Tit. II der Steuerverwaltung für beide Jahre mit 46,342,648 "

genehmigen zu wollen.

Tit. X. Allgemeine Kassenverwaltung. S. 34.

Ordentlicher Etat.

§ 142—146. Ausgabe Tit. X. Einnahme VI.

Der Bericht der hohen zweiten Kammer, auf dessen nähere Detailausführungen wir verweisen, gibt einen Aufschluß über einen in der Presse viel besprochenen Gegenstand, nämlich wegen einer noch restierenden Anforderung an das Reich, von der Badischen Kriegskostenliquidation im Jahre 1871 und 1872 herrührend. Die Aufstellung der bezüglichen Forderungen an das Reich betragen damals im Ganzen 2,052,106 M. 73 S., welche von dem Ausschusse des Bundesraths in der Sitzung vom 10. Juni 1874 vorbehaltlich der Prüfung des Reichsrechnungshofes gutgeheißen wurde. Nach den im Berichte der hohen zweiten Kammer ausführlich besprochenen Rechnungen und Gegenrechnungen ergibt sich zwischen der ehemals Badischen und der Reichskriegsverwaltung noch eine Restforderung an letztere im Betrag von 643,149 M. 15 S. von welchen für zu viel angerechnete 281,529 " 13 " abgehen und wir noch 361,620 M. 02 S. zu erhalten hätten.

Da aber durch Beschluß des Reichstags zu Abschnitt XI. des Haushalts des Deutschen Reichs für 1877/78 in folgender Weise festgesetzt wurde:

„Mit dem vorstehend, bei den einzelnen Kapiteln und Titeln festgestellten Restbedarf gelangen die aus der französischen Kriegskostenentschädigung zu den Ausgaben in Folge des Kriegs gegen Frankreich bewilligten Kredite zum Abschluß.“

so ist der Ersatz nicht mehr zu erlangen, dagegen hat der Reichstag in seiner Sitzung vom 19. Juni 1879 erklärt, daß die Badische Nachtragsliquidation, bis zur Höhe der ursprünglichen Summe von 281,529 M. 13 S. Verhandlungen der 1. Kammer 1879/80. 15 Beil.-Heft.

vorbehaltlich der Prüfung des Reichsrechnungshofes zuzulassen sei. Die Nachtragsliquidation liegt gegenwärtig dem Rechnungshofe vor und steht zu erwarten, daß der zu viel erhaltene Betrag durch die nachträgliche Liquidation beglichen wird, worüber wir wohl in späterer Zeit Aufschluß erhalten werden.

A. Ausgabe. S. 34.

§§ 142—146. Sowohl die Ausgaben im Gesamtvoranschlage für beide Jahre von 197,660 *M.*

A. Einnahme.

Tit. VI. Allgemeine Kassenverwaltung.

A. Ordentlicher Etat.

§§ 66—74 beruhen auf Durchschnittsberechnungen.

Bei § 71 wurde wegen der geringen Zahl der Neuanstellungen von Eisenbahnbediensteten wieder von 15 % auf 12 % zurückgegangen, wodurch sich der Budgetsatz auf 169,918 *M.* stellt.

Tit. VI. Gesamtbewilligung für beide Jahre 433,796 *M.*

B. Außerordentlicher Etat.

§ 1. Einnahmen von der vormaligen Badischen Militärverwaltung und zwar Ersatz an Kasernenbaukosten. Auf Grund von in Aussicht stehenden neuen Kasernenbauten wurden statt den in Voranschlag gebrachten 120,000 *M.* 30,000 *M.* mehr, daher 150,000 *M.* eingestellt.

Tit. XI. Schuldentilgung. S. 34.

§ 147. Die umfassende Darstellung auf Seite 66 bis 68 Beilage Nr. 1, worauf in der Regierungsvorlage hingewiesen ist, gibt genügende Erläuterung über das Budget der Amortisationskasse.

Bei § 148. Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse S. 74 und 88 ist in eingehender Weise auf die Nothwendigkeit hingewiesen, bei dem geringen Ertrage der Eisenbahnen für eine Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse Zuschüsse des Staats bereit zu stellen, indem die früheren bedeutenden Ueberschüsse, die im Jahre 1872 die Höhe von 27,425,534 *M.* 32 *S.* erreicht hatten, nach und nach zur Neige gehen. — Wir halten diese Vorsicht zur Aufrechthaltung eines geordneten Staatshaushaltes für geboten und sind laut Begründung und Erläuterungen im Berichte der hohen zweiten Kammer mit der Einstellung von 1,750,000 *M.* per Jahr zu obigem Zwecke einverstanden; wir wollen hoffen, daß dieselbe vollkommen genügen werden.

Der Budgetsatz für beide Jahre ist 3,500,000 *M.*

Tit. XII. Pensionen,

§ 149 sind für ein Jahr mit 1,648,712 *M.*, beide Jahre 3,297,424 *M.*

Tit. XIII. Prozeßkosten,

§ 150 für beide Jahre mit 100 *M.*

Tit. XIV. Verschiedene und zufällige Ausgaben,

§ 151 für beide Jahre mit 36,000 M.
 genehmiget, wogegen wir nichts zu erinnern haben.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, stellt den Antrag:

Ordentlicher Etat

Tit. X. Allgemeine Kassenverwaltung für beide Jahre mit	197,660 M.
" XI. Schuldentilgung " " " "	3,500,000 M.
" XII. Pensionen " " " "	3,297,424 M.
" XIII. Prozeßkosten " " " "	100 M.
" XIV. Verschiedene und zufällige Ausgaben für beide Jahre mit	36,000 M.

Einnahme: A. Ordentlicher Etat L. VI. Allgemeine Kassenverwaltung für beide Jahre mit	433,796 M.
" B. Außerordentlicher Etat für beide Jahre mit	150,000 M.
zusammen mit	583,796 M.

für beide Jahre 1880 und 1881 zu genehmigen.