

lichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen durch den Staat erbaut und betrieben werden, ohne daß übrigens der Bau und Betrieb von Zweigeisenbahnen durch Privatunternehmer ausgeschlossen wurde. Mit Ausnahme einiger Zweigbahnen ist das ganze württ. Eisenbahnnetz auf Staatskosten hergestellt worden. Die Eisenbahnen gelten seit dem Gesetz vom 28. Dezember 1851 (Reg.-Bl. 1852 S. 1) als ein Bestandteil des Kammerguts (§ 12, I u. IV); die Verzinsung und Tilgung der zum Bau aufgenommenen Anlehen liegt jedoch der Staatskasse im allgemeinen ob. Um die Schwankungen in den Ablieferungen der Eisenbahnkasse an die allgemeine Staatskasse auszugleichen, hat das Gesetz vom 29. Juli 1899 (Reg.-Bl. S. 575) zunächst auf einen Zeitraum von 10 Jahren die Bildung eines Reservefonds der Staatseisenbahnen angeordnet. Privateisenbahnen dürfen nur mit Konzession der Regierung erbaut werden; dieselbe hat in der Konzessionsurkunde das Aufsichtsrecht des Staates über Bau, Betrieb und Verwaltung der Bahn genügend sicherzustellen. Hinsichtlich der Abtretung des zum Bau erforderlichen Eigentums gilt das regelmäßige Zwangsenteignungsverfahren (§ 5, 4). Den Privatunternehmern einer Zweigbahn kann von der Staatskasse mit ständischer Zustimmung ein Reinertrag des Unternehmens bis zu 3½% des Anlagekapitals auf einen bestimmten Zeitraum gewährleistet werden. Auf mit ständischer Zustimmung erfolgtes Ansinnen des Staats müssen die Unternehmer von Privatbahnen nach 25jährigem Betrieb die Bahn gegen Erstattung der Anlagekosten an den Staat abtreten. Während die Privatbahnen keine steuerliche Sonderstellung haben, sondern der staatlichen und kommunalen Besteuerung nach den allgemeinen Grundsätzen