

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1904**

239 (29.6.1904)



# Beilage zu Nr. 239 der Karlsruher Zeitung.

Mittwoch, 29. Juni 1904.

## Badischer Landtag.

### 14. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer am Samstag, den 25. Juni 1904.

Unter dem Vorsitz des I. Vizepräsidenten  
Grafen Franz von Rodman.

Am Regierungstisch: Minister des Innern  
Dr. Schenkel, Geh. Oberregierungsrat Dr. Krens,  
später Staatsminister Dr. von Prauer, General-  
direktor der Großh. Staatseisenbahnen Geh. Oberregie-  
rungsrat Roth, Betriebsdirektor Engler, Vaudirek-  
tor Wasmser.

#### Tagesordnung:

1. Anzeige neuer Eingaben.
2. Beratung des zweiten Berichts (mündlich) der Kom-  
mission für Justiz und Verwaltung über den Geset-  
zentwurf, die Versicherung der Rindvieh-  
bestände betreffend.  
Berichterstatter Geh. Rat Lewald.
3. Beratung des mündlichen Berichts der Budgetkom-  
mission über die summarische Nachweisung  
über den Fortgang des Eisenbahnbaues  
in den Jahren 1902 und 1903 und damit in Ver-  
bindung die Petition des Gemeinderats der  
Stadt Gerbach und anderer Orte, die Er-  
bauung des zweiten Gleises der Eisenbahn-  
strecke Neckargemünd—Neckarelz betreffend.  
Berichterstatter Geh. Rat Gonsell.

4. Beratung des Berichts der gleichen Kommission über  
das Spezialbudget des Eisenbahnbaues  
nebst Nachtrag für die Jahre 1904 und 1905.  
Berichterstatter: Geh. Rat Gonsell.

Der I. Vizepräsident eröffnet die Sitzung kurz  
nach halb 10 Uhr und gibt folgende neue Einläufe  
bekannt:

Entschuldigungsschreiben Seiner Durch-  
laucht des Fürsten zu Reiningen.  
Mitteilungen des Präsidiums der Zwei-  
ten Kammer über

1. die Genehmigung des zurückgestellten Teils des  
Budgets Großh. Ministeriums der Justiz, des Kul-  
tus und Unterrichts, Titel X Abt. II Buchstabe J,  
Volksschule, ordentlicher Etat, §§ 56—67 für 1904  
und 1905.
2. die Unbeanstandeterklärung der summarischen Nach-  
weisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in  
den Jahren 1902 und 1903 und des hierfür be-  
strittenen Aufwands aus Mitteln der Eisenbahn-  
schuldentilgungskasse.
3. die angenommenen Beschlüsse zu dem Gesetzentwurf,  
das Grundbuchwesen und die Zwangsvollstreckung in  
Grundstücke betreffend.
4. die angenommenen Beschlüsse zu dem Gesetzentwurf,  
die Gemeindesteuern und den Almosen genutz be-  
treffend.
5. die Genehmigung des Budgets des Großh. Mini-  
steriums der Justiz, des Kultus und Unterrichts,  
Ausgabe Titel IX, Kultus, samt Nachtrag für die  
Jahre 1904 und 1905.
6. die Genehmigung der seinerzeit zurückgestellten Po-  
sitionen Titel XVII B § 5 der Ausgabe und Titel  
VIII B § 1<sup>r</sup> der Einnahme des Budgets des Großh.  
Ministeriums des Innern (Rheinbrücke Rheinheim-  
Zurzach).

Zuschrift des Ministers des Innern unter  
Ueberendung einer Anzahl Exemplare des Berichts der  
Großh. badischen landwirtschaftlichen Versuchsanstalt Au-  
gustenberg über ihre Tätigkeit im Jahre 1903 behufs Ver-  
teilung.

Zuschrift des Präsidenten des Großh.  
Ministeriums der Finanzen mit einer Mitteil-  
ung über das Finanzgesetz für die Jahre 1904 und 1905  
nebst einer Anzahl Abdrücke des Finanzgesetzentwurfs zu  
Verteilung.

Hierauf erhält das Wort als Berichterstatter der  
Kommission für Justiz und Verwaltung über den Ge-  
setzentwurf, die Versicherung der Rind-  
viehbestände betreffend, (zweiter Bericht) Geh. Rat  
Lewald.

Nedner führt aus: Ueber den Gesetzentwurf, betreffend  
die Versicherung der Rindviehbestände, hat Herr Freiherr  
von Göler in der Sitzung vom 15. April l. Z. eingehend  
berichtet und das Hohe Haus hat den Bestimmungen des  
Gesetzentwurfs, mit Ausnahme der Bestimmung des Ar-  
tikel 23 lit. i, wonach der Versicherungsanspruch für ge-  
pändete Tiere wegfallen soll, wenn die Pfändung 14 Tage  
gedauert hat, zugestimmt. In der Sitzung des Hohen  
Hauses vom 16. April l. Z. wurde dieser Zusatz auf An-  
trag der Justizkommission gestrichen. Bei der nochmaligen  
Beratung in dem andern Hohen Haus wurde dieser Zu-  
satz wiederhergestellt. Die Mehrheit dieses Hohen Hauses  
war damals der Ansicht, daß diese Bestimmung geradezu  
unsozial sei, da sie den kleinen Landwirt in seinem Kre-

dit schädige und ihn in Zeiten der Bedrängnis empfind-  
lich treffe. Wenn der Tierbesitzer es an der Wartung  
und Pflege des Tieres nicht hat fehlen lassen, so enthält  
die Versagung des Versicherungsanspruchs nach eingetre-  
tener Pfändung eine unbillige Härte.

Der nochmaligen Verhandlung in dem andern Hohen  
Hause konnte ich keine Widerlegung dieser Bedenken ent-  
nehmen, denn dasselbe hat, ohne ein Wort hierüber zu  
verlieren, auf Antrag des Berichterstatters die frühere  
Fassung wiederhergestellt.

Die Justizkommission hat von der Regierung weitere  
Mitteilungen erhalten, die die Bedenken zwar nicht be-  
seitigen, immerhin aber etwas abzumildern vermögen.  
Es wird hervorgehoben, es sei eine von zahlreichen Ver-  
sicherungsanstalten bestätigte Erfahrung, daß gepändete  
Tiere vernachlässigt werden, deshalb seien solche Tiere  
schon nach Artikel 12d des Gesetzes von der Aufnahme  
in das Verzeichnis und von der Versicherung ausgeschlossen.  
Diese Vorschrift werde jedoch vielfach dadurch  
umgangen, daß der Tierbesitzer unmittelbar vor der  
Pfändung das Tier noch in das Verzeichnis aufnehmen  
lasse. Es handle sich demnach nur noch um eine not-  
wendige Ergänzung der Bestimmung des Artikel 12  
lit. d. Außerdem entspreche die Bestimmung den An-  
schauungen der größeren und mittleren Bauern, bei denen  
die Viehverversicherung hauptsächlich Unterstützung und Rück-  
halt finde, und bedeute eine Entlastung der Viehver-  
sicherung. Die Bestimmung werde daher der Ausdehnung  
der Viehverversicherung nur förderlich sein. Vielleicht werde  
auch dem wucherischen und unreellen Treiben mancher  
Viehändler und dem Drängen treibender Gläubiger ent-  
gegengewirkt und die kleinen Landwirte mehr den länd-  
lichen Kreditanstalten zugeführt.

Die Justizkommission hat diesen Argumenten Beach-  
tung geschenkt und ihre Bedenken zurücktreten lassen in  
der Erwägung, daß in erster Linie die Hohe Zweite Kam-  
mer die Interessen der kleinen Landwirte wahrnehmen  
muß, und daß sie die Zusatzbestimmung einstimmig gut-  
geheißt hat; des weiteren in der Erwägung, daß nach  
demselben Gesetzentwurf eine dauernde Staatsdotierung  
der Viehverversicherung zustande kommen soll, daß ferner  
die Bestimmung nicht von solcher Wichtigkeit ist, um des-  
halb in schroffen Gegensatz zu der Hohen Zweiten Kam-  
mer zu treten.

Aus all diesen Gründen habe ich namens der Justiz-  
kommission den Antrag zu stellen.

**Hohe Erste Kammer wolle dem Zusatz Lit. i zu  
Artikel 23 „für gepändete Tiere“ und damit dem  
ganzen Gesetzentwurf, betreffend die Versicherung  
der Rindviehbestände, in der von der Hohen Zweiten  
Kammer beschlossenen Fassung ihre Zustimmung er-  
teilen.**

Das Wort erhält hierzu Herr Freiherr von Rüdiger: Nach-  
dem die Hohe Zweite Kammer den Gesetzentwurf in der  
früher angenommenen Fassung zurückgegeben hat, befin-  
den wir uns in der Zwangslage, ob wir das ganze Ge-  
setz fallen lassen oder die Zusatzbestimmung lit. i zu Ar-  
tikel 23 mit Rücksicht auf die übrigen Bestimmungen des  
Gesetzentwurfs annehmen sollen.

Ich muß es ebenso wie der Herr Berichterstatter leb-  
haft bedauern, daß die Hohe Zweite Kammer es nicht der  
Mühe wert gefunden hat, die von uns vorgebrachten  
Gründe zu widerlegen. So viel ich aus dem Bericht ent-  
nommen habe, ist hierüber kein Wort gesprochen worden.  
Ich halte nach wie vor den Zusatz für überflüssig, da das  
Gesetz in anderer Beziehung gegen unreeles Verfahren  
der Versicherten Handhaben genug bietet, da derselbe  
Zweck bei einiger Aufmerksamkeit der betreffenden Organe  
so wie so erreicht werden könnte. Der Zusatz führt zu  
unbilligen Härten. Wegen der Fiktion, daß gepändete  
Tiere schlecht behandelt werden, soll ein Mann, der seine  
Tiere trotzdem gut behandelt hat, seinen Versicherungs-  
anspruch verlieren. Tatsachen für diese Fiktion sind nicht  
angeführt worden. Sie beruht lediglich auf einem „on  
dit“, auf einer bedeutungslosen Nachrede. In den letzten  
Tagen sind mir Mitteilungen von sachkundigen Leuten  
aus dem Ober- und Unterland zugegangen, die bestätigen,  
daß von einem Regelfall nicht gesprochen werden  
kann. Es kann ja einzelne solche Fälle geben. Der von  
dieser Bestimmung Betroffene, welcher sein Vieh stets gut  
behandelt hat, verliert seine Freude an der Versicherung.  
Wenn die Viehverversicherung im Interesse der kleinen Land-  
wirte geschaffen wurde, so nimmt man diesen jetzt wieder  
diese Vorteile. Wir befinden uns jetzt in der Zwangs-  
lage, daß wir das ganze Gesetz wegen der Bestimmung  
in Artikel 48 nicht fallen lassen können; außerdem ist  
eine nochmalige Zurückverweisung an die Hohe Zweite  
Kammer wegen der vorgerückten Zeit nicht tunlich, auch  
würde in der Kommission die Ansicht vertreten, daß der  
Gegenstand nicht so wichtig sei, daß er noch einmal in  
dem andern Hohen Hause beraten werden sollte. Ich will  
von Stellung eines Gegenantrages absehen, hätte aber  
gemüht, daß über diesen Punkt dem Landtag ein be-  
sonderes Gesetz vorgelegt worden wäre, daß wir nicht  
gezwungen wären, die Zusatzbestimmung wegen des Zu-  
sammenhangs mit anderen Bestimmungen anzunehmen.  
Ich bitte die Großh. Regierung, Erhebungen darüber zu

veranstalten, inwiefern es den Tatsachen entspricht, daß  
gepändete Tiere schlecht behandelt werden. Es wird  
dies unter Beziehung der Gerichtsvollzieher nicht schwer  
sein. Ich bin überzeugt, daß die Behauptung nur in  
geringem Maße richtig ist, und daß das Gesetz auf einer  
unrichtigen Basis beruht. Ich gebe mich der Hoffnung  
hin, daß dann die Bestimmung wieder beseitigt wird.

Freiherr von Röder: Ich schließe mich den Aus-  
führungen des Herrn Freiherrn von Rüdiger an, da auch ich  
bei Erfundigung darüber, welche Wirkung die Gesetzes-  
bestimmung auf die kleineren Landwirte hervorgerufen  
würde, dieselbe Antwort wie Herr von Rüdiger erhalten  
habe. Die Bestimmung wird der Viehverversicherung nur  
Schaden bringen, da sie der einfache Bauer als ein Un-  
recht empfinden wird. Der Verlust für diese Leute ist  
gegebenenfalls ein ungeheurer, während nach dem bis-  
herigen Zustand die Schädigung der Versicherungsanstal-  
ten, wie diese selbst zugeben, nur eine geringe ist. Ich  
werde deshalb gegen das ganze Gesetz stimmen.

Fürst zu Löwenstein-Wertheim-Rosen-  
berg: Ich bin vollständig mit Herrn von Röder ein-  
verstanden, daß die Bestimmung den Eindruck großer  
Unrechts hervorrufen wird, wenn man den armen Leu-  
ten, die sich in bedrängter Lage befinden, den berechtig-  
ten Versicherungsanspruch wieder nimmt. Die Versiche-  
rungsanstalten können sich doch leicht gegen einen Miß-  
brauch sichern, da auch sie nach Ortsgruppen gegliedert  
sind, deren Organe es doch vollständig in der Hand haben,  
die Behandlung des Viehs in den Ställen der Versicherten  
zu kontrollieren. Es ist gerade so wie bei den Reisever-  
sicherungen, deren segensreiche Wirksamkeit darin besteht,  
daß sich die Vereine eng auf einzelne Orte beschränken  
und dadurch die Mitglieder gegenseitig leicht die Ueber-  
wachung führen können. Es ist dies gewissermaßen ein  
pädagogisches Mittel, um eine schlechte hauswärtliche  
Züchtung zu verhindern. In derselben Weise können auch  
die Ortsviehverversicherungsanstalten wirken. Die einstim-  
mige Annahme der Bestimmung in der Hohen Zweiten  
Kammer verdient immerhin Beachtung, aber ich bin der  
Ueberzeugung, daß der einzelne sich nicht nach der Ansicht  
des andern richten und sich hierbei beruhigen soll, sondern  
daß jeder nach bestem Wissen und Gewissen entscheiden  
soll. Ich werde auch gegen das Gesetz stimmen.

Freiherr von Göler: Nachdem schon drei Redner  
große Bedenken gegen die Bestimmung hervorgehoben  
haben, halte ich es für meine Pflicht, die Frage auch  
etwas von der andern Seite zu beleuchten. Ich unter-  
schätze die humane und soziale Bestrebung der Justiz-  
kommission nicht und wenn sie etwa einen Antrag auf  
Gründung eines Heimstättenwesens gestellt hätte, wonach  
die kleinen Landwirte gegen Ueberbortierungen in der  
Weise gesichert werden sollen, daß ihnen das, was sie an  
Gerätschaften zum Betrieb nötig haben, nicht gepfändet  
werden kann, so würde ich mit Freuden einen solchen An-  
trag unterstützen. Hier aber handelt es sich nicht um einen  
einzelnen Verein, sondern um einen großen Verband, den  
Landesverband für die Viehverversicherung, der die kleinen  
Landwirte gegen Verluste zu schützen sucht. Die großen  
Ziele des Verbands können nur erreicht werden, wenn sich  
der Verband mehr und mehr ausdehnt, d. h., wenn mög-  
lichst viele einzelne Ortsanstalten entstehen. Dann wer-  
den auch die Prämien so klein, daß auch für den kleinen  
Landwirt die Bedenken verschwinden. Deshalb sollte man  
auch keine zu großen Bedenken haben, diese Bestimmung  
einige Zeit im Gesetz mitzuschleppen, um sie später wieder  
abändern zu können. Das Uebel ist notwendig, um den  
Hauptzweck zu erreichen, außerdem aber nicht so schwer-  
wiegend, nachdem in der Hohen Zweiten Kammer eine  
Prüfung hinzugefügt wurde, innerhalb welcher sich der Vieh-  
besitzer mit dem Gläubiger arrangieren kann, um sein  
Vieh wieder freizubekommen.

Graf von Helmstatt: Eine Bemerkung des Herrn  
Freiherrn von Röder veranlaßt mich, meinen zustimmen-  
den Standpunkt zu motivieren. Er hat gesagt, daß in  
der ländlichen Bevölkerung die Bestimmung als ein Un-  
recht betrachtet werde. Ich kann das nicht zugeben. Es  
handelt sich hier um kein Zwangsinstitut, sondern um  
freiwillige Mitgliedschaft. Wenn die Bestimmung eine  
Härte enthält, so ist das bedauerlich, aber volenti non  
fit iniuria. Ich anerkenne die von Herrn von Rüdiger  
vorgebrachten Gründe, nachdem jedoch unser Vorschlag  
in der Hohen Zweiten Kammer keine Zustimmung ge-  
funden hat, so müssen wir das kleinere Uebel nehmen,  
denn es wäre bedauerlich, wenn das ganze Gesetz wegen  
dieser Bestimmung fallen würde.

Geh. Oberregierungsrat Dr. Krens: Gestatten Sie,  
daß ich nur in wenigen Worten den Standpunkt darlege,  
der die Großh. Regierung zu dem in Rede stehenden Ge-  
setzsvorschlag veranlaßt hat.

Als die Großh. Regierung im Jahre 1898 das Versiche-  
rungsgesetz einer Revision unterzog, hat sie sich die  
Frage vorgelegt, ob es notwendig sei, auch solche Tiere,  
welche erst nach ihrer Aufnahme in das Versicherungs-  
verzeichnis gepfändet werden, von der Versicherung bzw.  
von der Entschädigung auszuschließen, und man war als-  
dann im Einvernehmen mit dem Versicherungsverband



der Ansicht, daß von einer derartigen Bestimmung vorläufig Umgang genommen, zunächst wenigstens versuchsweise darauf verzichtet werden solle, Tiere von der Entschädigung auszuschließen, die erst nach der Aufnahme in die Versicherung der Pfändung unterworfen worden waren. Allein die Erfahrungen, die seit dem Jahre 1898 durch den Versicherungsverband gemacht worden sind, haben dazu geführt, daß sowohl der Versicherungsverband wie auch das Ministerium die Ueberzeugung gewonnen haben, daß jene Auffassung den Verhältnissen, wie sie sich inzwischen entwickelt haben, nicht mehr gerecht werde. Und damit komme ich auf den einen Einwand zu sprechen, den Herr von Müdt gegen die in Frage kommende Bestimmung geltend gemacht, wenn er sagte, es fehle an einem Nachweis des Bedürfnisses für die vorgeschlagene Gesetzesvorschrift. Ich glaube, wenn wir einen solchen Beweis auch nicht mit dem Aufwand eines statistischen Materials geführt, doch die seit Jahren auf Grund der tatsächlichen Verhältnisse gemachten Erfahrungen der Versicherungsanstalt gewiß eine hinreichend sichere und glaubwürdige Grundlage für das Vorhandensein eines bezüglichen Bedürfnisses bilden dürften, und zwar dies um so mehr, als, wie ich vorhin angeführt, die Versicherungsanstalt im Jahre 1898 glaubte, auf diese Bestimmung verzichten zu sollen; hätte die Entwicklung der Dinge sie nicht eines anderen belehrt, so hätte sie doch gewiß keinen Anlaß genommen, einzugestehen, daß ihre frühere Ansicht eine irrige war. — Im übrigen glaube ich darauf verzichten zu können, auf die Gründe im einzelnen nochmals einzugehen, welche die zur Verhandlung stehende Forderung des Gesetzes als geboten erscheinen lassen, da dieselben von Ihrem verehrten Herrn Berichterstatter bereits des Näheren völlig zutreffend dargelegt wurden.

Ich möchte nur auf einen Vorwurf zurückkommen, der mit Bezug auf die zur Verhandlung stehende Gesetzesänderung von einigen der Herren Vorredner erhoben wurde, und der dahin ging, die neu vorgeschlagene Bestimmung sei eine antisoziale und stehe mit den Absichten des Versicherungsgesetzes, welches in erster Linie den Schutz des kleinen Landwirts gegen Krankheit und Umstehen seines Viehes bezwecke, insofern im Widerspruche, als sie geeignet sei, gerade den Kleinbauern zu schädigen. Demgegenüber möchte ich erklären, daß die Tendenz des Viehversicherungsgesetzes allerdings sich in erster Linie dem Schutze des wirtschaftlich Schwachen zuwendet. Und zwar geschieht dies in einer den Interessen unserer Landwirte so außerordentlich entgegenkommenden Weise, wie dies wohl — ich darf dies hier wohl betonen — kaum irgend sonst wo der Fall ist.

Das darf uns aber nicht abhalten, auch das Geeignete vorzuführen zur Abbestellung von Missethänden und Mißbräuchen, die sich da und dort zeigen. Ja, ich möchte im Gegensaß zu den erwähnten Herren Vorrednern behaupten, daß gerade die angefochtene Bestimmung geeignet sein wird, sozial zu wirken, und zwar insofern, als sie dazu beitragen wird, in den Kreisen der mittel- und großbäuerlichen Viehbesitzer deren der Errichtung von örtlichen Viehversicherungsanstalten leider noch vielfach wenig günstige Stimmung zu einer freundlicheren zu gestalten.

Ist es doch eine bekannte Tatsache, daß in diesen Kreisen die Stimmung der Viehversicherung deshalb häufig weniger günstig ist, weil nach Ansicht dieser Kreise der kleine Landwirt einerseits ein größeres Interesse an der Versicherung hat, andererseits von ihm aber auch mehr Schädigungen der Anstalt zu befürchten seien, da er vielfach nicht im gleichen Maß wie der besser gestellte größere Landwirt in der Lage sei, sich ein gesundes, gut entwickeltes Vieh zu erwerben und entsprechend gut zu halten.

Nun bedürfen wir aber, wenn unsere Viehversicherungsanstalten mehr und mehr zunehmen sollen, nicht nur der Mitwirkung der kleinen, sondern auch jener der mittleren und größeren Landwirte. Je eher und mehr es uns aber gelingt, die Abneigung der letzteren gegen die Organisation der Viehversicherung zu überwinden, um so rascher gelangen wir zu deren Ausbreitung, und in dem Sinn, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, ist die vorgeschlagene Bestimmung geeignet, sozial gerade günstig zu wirken, da sie dazu beitragen wird, einen Teil der Bedenken der größeren Landwirte zu zerstreuen, die in der Tat gerade auch in der Richtung vielfach zum Ausdruck gebracht wurden, daß infolge der Vernachlässigung der gepfändeten Tiere für die Viehversicherungsanstalten mehr Schäden und deshalb erhöhte Umlagen zum Nachteil insbesondere der besser gestellten Landwirte sich ergeben.

Wenn ferner davon gesprochen wurde, daß infolge der in Frage kommenden Bestimmung in einzelnen Fällen Gärten zu befürchten sein werden, so gebe ich gerne zu, daß dies dann und wann der Fall sein kann. Doch trifft dieser Vorwurf noch bei vielen anderen Gesetzen zu; das liegt eben in der menschlichen Unvollkommenheit und in der Unmöglichkeit, jeden einzelnen Fall gesetzgeberisch zu fassen. Immerhin werden diese Gärten die Ausnahme bilden und hinter den im übrigen zu erwartenden günstigen Wirkungen des Gesetzesvorschlages zurücktreten.

Hierauf möchte ich namens der Großh. Regierung die freundliche Bitte aussprechen, das Hohe Haus wolle dem vorliegenden Gesetzentwurf die Zustimmung erteilen.

Fürst zu Löwenstein-Wertheim-Rosenberg: Auf Grund der Ausführungen der Herren Vorredner habe ich meine Ansicht geändert, insbesondere habe ich die sehr richtige Bemerkung des Herrn Grafen von Helmstatt beachtet, daß ein eigentliches Unrecht gegenüber den Versicherten nicht vorliegt; sodann gebe ich mich der Hoffnung hin, daß in späteren Zeiten die Gärten vielleicht

im Wege der Gesetzgebung auf andere Weise gemildert werden kann, worauf auch Herr Freiherr von Göler hingewiesen hat.

Der Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort.

Der Antrag der Justizkommission auf Beibehaltung der Lit. i in Artikel 23 wird sodann mit Mehrheit, und hierauf das ganze Gesetz, die Versicherung der Rindviehbestände betreffend, in namentlicher Abstimmung mit allen gegen eine Stimme angenommen.

Hierauf erstattet Geh. Rat Konzell namens der Budgetkommission Bericht über die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1902/03 und des hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwandes, sowie in Verbindung damit über die Petition der Gemeinderäte von Eberbach und anderen Orten, die Erbauung des zweiten Gleises der Eisenbahnstrecke Neckargemünd—Eberbach—Neckarelz betreffend.

Redner führt aus: Die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1902/03 und des hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwandes ist in der 92. Sitzung der Hohen Zweiten Kammer für unbeanstandet erklärt worden.

Ihre Budgetkommission hat die Nachweisung durchgesehen und hierauf folgendes anzuführen:

Im Spezialbudget des Eisenbahnbaues für 1902/03 waren in der Ausgabe neu bewilligt	56 591 525 M.
dazu von Krediten aus den vorangegangenen Budgetperioden aufrecht erhalten worden	33 258 198 M.
zusammen in Ausgabe	89 849 723 M.
Gegenüber den bewilligten Einzelbeträgen sind bis zum Schluß der Budgetperiode ausgegeben worden im ganzen	44 679 824 M.
weniger	1 347 923 M.
im ganzen mehr	43 231 892 M.

also untererendet geblieben

d. i. nahezu die Hälfte des Budgetjahres.

Diese Summe soll indes nicht ganz auf die Budgetperiode 1904/05 übertragen sondern es sollen, wie in der Nachweisung entziffert, aufrecht erhalten werden von Krediten aus der Etatperiode 1898/99

1900/01	6 707 224 M.
1902/03	34 429 527 M.
Dazu von Administrationskrediten der Periode 1900/01	52 269 M.
zusammen	42 092 584 M.
somit weniger	1 239 308 M.

Dieser Unterschied hat sich ergeben durch Rinderverwendungen bei erledigten Gegenständen

1 761 890 M.	
durch Zurückstellung des Vollzuges	1 070 000 M.
zusammen	2 831 890 M.

andererseits sind Bewilligungen überschritten worden um

1 347 983 M.	
dazu kommt ein „versehentlich“ vereinbarter, hier in Ausgabe zu stehender Betrag (1902/03, § 2 b) von	244 650 M.
zusammen	1 592 582 M.
ergibt den Unterschied	1 239 308 M.

Die Zurückstellungen betreffen die Neckartalbahn und den Bahnhof Königshofen — beides Bewilligungen für 1902/03.

Für den Bau des zweiten Gleises der Strecke Neckargemünd-Neckarelz war eine erste Rate bewilligt im Betrag von 1 500 000 M. Mit Rücksicht auf die Finanzlage ist — wie in der Nachweisung bemerkt — die Herstellung ausgesetzt worden; auch in der Budgetperiode 1904/05 soll langsam vorgegangen werden, so daß es genügen werde, nur 500 000 M. aufrecht zu erhalten.

Auf diesen Gegenstand bezieht sich die Petition der Gemeinderäte Eberbach, Neckargemünd, Neckargerach, Zwingenberg, Pleutersbach, Lindach und der Großh. Hessischen Bürgermeisterei Sirschorf.

Die genannten Gemeindevertretungen klagen darüber, daß der im Budget für 1902/03 vorgesehene Bau des zweiten Gleises der Strecke Neckargemünd-Neckarelz nicht in Angriff genommen worden, auch im Staatsvoranschlag für 1904/05 hierfür nichts angefordert sei. Sie nehmen an, daß man den Bau mit Rücksicht auf die ungünstige Finanzlage zurückgestellt habe; das zweite Gleis sei hier aber ein dringendes Bedürfnis, wenn schon zugegeben werden müsse, daß durch die Einrichtung von Blockstationen den schlimmsten Uebelständen abgeholfen sei. Der Mangel des zweiten Gleises verursache häufig Zugverspätungen und der eingleisige Betrieb sei immer noch mit Gefahren verbunden. Allerdings sei der Betrieb durch die Minderung der Zahl der Züge erleichtert worden, allein man hoffe im Neckartal, daß schon in diesem Sommer wieder mehr Personenzüge geführt werden. Mit der Herstellung des zweiten Gleises sei, wie den be-

teiligten Gemeinden zugeagt, die Beseitigung mehrerer schienengleicher Bahnübergänge, auch die Einrichtung von Haltestellen bei Pleutersbach und bei Lindach geplant, womit dringenden Wünschen der Bevölkerung entsprochen würde. Erwünscht sei auch eine weitere Haltestelle östlich von Neckargemünd.

Es wird gebeten, die Großh. Regierung darum zu ersuchen, daß in einem Nachtrag zum Staatsvoranschlag für 1904/05 die erste Rate für den Bau des zweiten Gleises der Strecke Neckargemünd-Neckarelz wieder angefordert und daß der Bau mit tunlichster Beschleunigung begonnen werde, oder wenn dies nicht möglich sei, daß wenigstens die Beseitigung der Niveauübergänge noch in der laufenden Budgetperiode ermöglicht, und der Bau des zweiten Gleises keinesfalls weiter als bis zur nächsten Budgetperiode verschoben werde.

Zu dem Hauptbegehren beruht die Eingabe auf einem Irrtum: wenn ein für 1902/03 vorgesehener Bau bis jetzt nicht zum Vollzug gekommen ist, so bedarf es, um die Ausführung in der Budgetperiode 1904/05 zu bewirken, keiner Neubewilligung, sondern nur der Aufrechterhaltung des Kredites. Für den Bau des zweiten Gleises Neckargemünd-Neckarelz ist aber, wie erwähnt, eine solche Kreditübertragung vorgehien — allerdings nicht in der vollen Höhe der Bewilligung für 1902/03. Nachdem aber die Gr. Regierung ohne Benachteiligung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Eisenbahnbetriebs — und dies ist doch der ausschlaggebende Gesichtspunkt — es für angängig erachtet hat, mit der Ausführung dieses Baues langsam vorzugehen, besteht — zumal angeht der ungünstigen Finanzlage — kein Anlaß, auf eine Beschleunigung zu drängen. Ebenjemenig kann es befürwortet werden, daß die beabsichtigten Ueber- oder Unterführungen von Wegen außer Zusammenhang mit dem Gleisbau vorweg ausgeführt werden, weil dadurch der Aufwand für diese ohnedies kostspieligen Herstellungen namhaft gesteigert würde. Die Eisenbahnverwaltung hat selbst das größte Interesse an der Beseitigung der schienengleichen Uebergänge; sie wird diese Maßregel also auch baldmöglichst zur Durchführung bringen.

In der Zweiten Kammer ist diese Petition bis jetzt noch nicht behandelt, jedoch wurde bei der Beratung des Berichtes der Budgetkommission über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1902/03 von zwei Abgeordneten der wesentliche Inhalt der Petition vorgebracht. Von dem Herrn Staatsminister wurde erwidert, daß andere Bauten dringlicher seien, man habe deshalb den Vollzug um eine Periode hinausgeschoben; die Vorarbeiten seien im Gang. Auf das Vorbringen wegen einer Haltestelle bei Neckargemünd ist eine Antwort nicht erfolgt, wohl deshalb, weil der Gegenstand, wie in Erfahrung gebracht, bei der Großh. Regierung noch gar nicht angeregt worden ist. Deshalb, und weil auch im Schlußbegehren der Petition auf diesen Punkt nicht zurückgekommen wird, scheint es nicht notwendig, jetzt sich mit ihm zu beschäftigen.

Ihre Budgetkommission ist der Ansicht, daß das seitens der Großh. Regierung hinsichtlich des Baues des zweiten Gleises Neckargemünd-Neckarelz eingehaltene Verfahren durchaus zu billigen und damit die Petition des Gemeinderates von Eberbach und anderen Orten als erledigt zu bezeichnen sei.

Für die Erweiterung des Bahnhofes Königshofen waren 70 000 M. vorgesehen; man hofft nun aber, wie in der Nachweisung gesagt, die Maßregel bis auf weiteres überhaupt unterlassen zu können. Es darf dies einigermassen auffallen, da in der Erläuterung zu der Anforderung im Staatsvoranschlag für 1902/03 diese Bahnhofserweiterung als notwendig bezeichnet war. Indes ist auch gegen diese Zurückstellung nichts zu erinnern. Die landständische Bewilligung des Budgets ist für die Großh. Regierung nicht unbedingt verpflichtend; sie hat vielmehr die Bedeutung einer Ermächtigung zur Verwendung der angeforderten Geldmittel. Im besonderen gilt dies vom Spezialbudget des Eisenbahnbaues, wo seit mehreren Jahren immer beträchtlich mehr Geldmittel angefordert worden sind, als innerhalb der Budgetperiode zur Verwendung gebracht werden konnten, eine Erscheinung, die Ihre Budgetkommission zu einer Erörterung und zu Bemerkungen veranlaßt hat, die in dem Bericht über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues niedergelegt sind. Jedenfalls ist es nur zu billigen, wenn in solchen Fällen, in denen auf Grund sorgfältiger Erwägung auf eine genehmigte Herstellung ganz oder teilweise, endgültig oder einstweilen verzichtet werden kann, die bewilligten Kredite nicht oder nicht im vollen Betrag verwendet, auch in der folgenden Budgetperiode nicht oder nur teilweise übertragen werden.

An den aufrecht zu erhaltenden Ausgabekrediten von	42 092 584 M.
gehen ab noch nicht fällig gewordene Einnahmen aus dem Budget 1902/03 — Beiträge zu Bahnbauten — im Betrag von	120 600 M.

somit bleiben für das Budget 1904/05 als Ausgabekredit zu übertragen

41 971 984 M.
---------------

Diese Summe tritt an die Stelle des im Spezialbudget der Eisenbahnschuldentilgungskasse für 1904/05 unter Titel V schätzungsmäßig vorgesehenen Betrages von 46 000 000 M.

Ihre Budgetkommission beantragt:

Sohe Erste Kammer wolle  
1. in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Zweiten Kammer die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den



Jahren 1902 und 1903 und des hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwandes als unbeanstandet und weiter damit sich einverstanden erklären, daß für die aufrecht zu erhaltenden Kredite in dem Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse die Summe von 41 971 984 M. vorgezogen werde.

2. die Petition der Gemeinderäte Eberbach, Neckargemünd, Neckargerach, Zwingenberg, Pleitersbach, Lindach und der Großh. Hessischen Bürgermeisterei Hirschhorn, die Erbauung des zweiten Gleises der Eisenbahnstrecke Neckargemünd-Neckarelz betreffend, vom 12. Januar 1904 als erledigt erklären,

3. in abgefürzter Form beraten.

Der Antrag wird ohne Debatte einstimmig angenommen.

Hierauf berichtet Geh. Rat Sonjell namens derselben Kommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues nebst Nachtrag für die Jahre 1904 und 1905. Derselbe führt aus: Ueber den unsere Staatsbahnen betreffenden Verhandlungen schwebt in diesem Landtag überall das drückende Gefühl der gespannten finanziellen Lage dieses Staatsbetriebs. Bei der Beratung des Eisenbahnbetriebs war es der hohe Betriebskoeffizient, namentlich das Anwachsen der Betriebsausgaben, was Sorge bereitete, hier beim Eisenbahnbudget ist der hohe Stand der Eisenbahnschuld, der wachsende Betrag der Passivzinsen und der Tilgungsquoten, was die Anforderungen bedenklich groß erscheinen läßt. Aber wie dort das Vertrauen auf die vorzügliche Leitung unseres Eisenbahnwesens und auf die Tüchtigkeit und Pflichttreue unserer Eisenbahnverwaltung eine allzu trübe Auffassung der Lage nicht aufkommen lassen, so dürfen wir dieser Verwaltung auch hier — hinsichtlich der Wirksamkeit im Bau- und Maschinenwesen im besonderen — das Vertrauen entgegenbringen, daß aus der Bewilligung der angeforderten Gelder nur technisch vollkommene Werke hervorgehen. Die hiesigen Eisenbahnen können besser als viele andere jede sachverständige Kritik aushalten, ein Zeugnis für die Leistungsfähigkeit der technischen Beamten auf den drei Gebieten. Unsere leitenden Eisenbahningenieure insbesondere stehen, wie seit jeher, so auch jetzt auf der Höhe ihrer Aufgabe, aber das Bestreben, überall das Beste zu schaffen, hat auch eine Schattenseite, die Kostspieligkeit der Anlagen. Es wird nicht „billig und schlecht“ gebaut, sondern sehr gut, aber teuer. Ich möchte nicht mißverstanden werden: es liegt mir fern, den Vorwurf verschwenderischen Bauens zu erheben, dazu fehlt jeder Grund; gemeint ist, daß in der Art und in dem Umfang, wie einem Verkehrsbedürfnis zu genügen ist, bei der Bearbeitung der Entwürfe hier und da zu weit gegangen wird. Die Technik steht im Dienste der Wirtschaft; der höhere technische Beamte muß auch seinerseits nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten verfahren, und das ist besonders angebracht bei der Ausführung der noch bevorstehenden Bahnbauten, wo es sich überall um bescheidene Verkehrsverhältnisse, um unrentable Unternehmungen handelt, welchen auch die Bescheidenheit der Anlage entsprechen sollte. Dann wird es auch viel eher möglich sein, den noch vorliegenden Eisenbahnwünschen mit der Zeit zu entsprechen. Auch die Budgetkommission der Zweiten Kammer meint, man könne sich des Eindrucks nicht erwehren, daß bei der Aufstellung der Entwürfe ab und zu eine allzu große Ausdehnung der Anlage ins Auge gefaßt werde; vermutlich hat sie an neuere Bahnbauten, wie jene in Achern, Dos und Lurlach, gedacht. Was der Herr Generaldirektor in den Verhandlungen der Zweiten Kammer hinsichtlich der Bahnhofsbaubauten treffend gesagt hat: „der Künstler, der in einfacher Weise etwas schönes leistet, verdient mindestens so viel Anerkennung, als derjenige, der die Fassaden mit üppi-gen und teureren Dekorationen ausstattet“, gilt mit-mut. auch von den Ingenieurbauten. Demjenigen Ingenieur, der seinen Entwurf im Rahmen des greifbaren Bedürfnisses hält, der es versteht, dem Zweck mit dem möglichst beschränkten Kostenaufwand aus-reichend zu genügen, wird die Palme gebühren. Uebri-gens wenn unsere Ingenieure hier und dort hinsichtlich des Kostenaufwands nicht allzu viel Sorgen sich gemacht haben, so kann man ihnen das kaum verübeln; waren ja doch Regierung und Landstände stets bereit, die als er-forderlich bezeichneten Gelder zu bewilligen — auch nach-zubewilligen, und man hat von Nachforderungen im Eisenbahnbau, obgleich es oft um sehr erhebliche Sum-men sich gehandelt hat, nie viel Wesens gemacht. Als Ueberschreitungen konnten sie auch kaum bezeichnet wer-den, wenn lediglich auf Grund einer Kosten schätzung in das Unternehmen eingetreten worden ist. Das ist in den letzten Jahren gar oft geschehen; man hat in den Kammerverhandlungen das Eisenbahnbudget nur noch als ein Programm bezeichnet und behandelt. Die Vorarbeiten wurden erst nach der grundsätzlichen Bewilli-gung und nach Bewilligung der ersten Rate gemacht, man hat nur Skizzen statt ausgearbeiteten Plänen vorgelegt. Ein solches Verfahren steht nicht im Einklang mit dem Etatgesetz.

Gewiß soll die Regierung ein Programm haben; aber den Anforderungen im Budget sollten stets nur ausgearbeitete Entwürfe zugrunde liegen. Ueber diese Fragen und was damit zusammenhängt, die großen Kreditreste, die gewaltigen Budgetsummen, spricht sich der gedruckte Bericht genugsam aus. Erfreulich ist, daß von der Budgetkommission der Zweiten Kammer jetzt der gründ-licheren und vorsichtigeren Behandlung des Eisenbahn-

baubudgets das Wort geredet wurde und auf das Etatgesetz hingewiesen worden ist. Auch was den Schuldenstand der Eisenbahnschuldentilgungskasse anlangt, konnte diesmal auf den Bericht der Budgetkommission der Zweiten Kammer Bezug genommen werden; ich glaube deshalb, hier mich über diesen Gegenstand nicht mehr verbreiten zu sollen, zumal in der 12. Sitzung der Ersten Kammer, bei der Beratung des Budgets des Finanzministeriums, die allgemeine Lage des Staatshaushalts und auch des Eisenbahnschuldendienstes eingehend erörtert worden ist. Der Herr Finanzminister hat erklärt, daß die Eisenbahnschuldentilgungskasse in den Zustand der Zahlungsunfähigkeit geraten sei. Das dürfte doch zur Vorsicht mahnen.

Redner zeigt dann an der Hand des gedruckten Kommissionsberichts, wie die Neuanforderungen im Eisenbahnbudget von 1892 bis 1897 zwischen 15 und 18 Millionen Mark sich bewegt haben, wie sie dann 1898/99 auf 42 Millionen, 1900/01 gar auf nahezu 66 Millionen Mark gestiegen sind. Wie in jedem Haushalt zeige sich aber auch hier, daß es leicht fällt, die Ausgaben zu steigern, dagegen sehr schwer, sie wieder herabzubringen. Immerhin seien die Neuanforderungen auf 43 Millionen Mark zurückgegangen, was immer noch ein sehr hoher Betrag sei; allein man habe eben in den Jahren glänzender Finanzlage eine Reihe kostspieliger Unternehmungen beschlossen, die jetzt zur Ausführung gebracht werden müssen. Man könne sich der Hoffnung hingeben, daß das Eisenbahnbudget in den kommenden Jahren weniger grell absteigt gegenüber dem Stand der Eisenbahnschuldentilgungskasse.

Staatsminister Dr. von Brauer: Es ist nicht zu leugnen, daß auch die Anforderungen im diesjährigen Eisenbahnbudget recht erhebliche sind, die um so mehr ins Gewicht fallen, als ja für den Erwerb und den Bau neuer Bahnen nur ein relativ kleiner Betrag, dagegen zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit unserer schon bestehenden Bahnen der weitaus größte Betrag bestimmt ist. Bei einer Anforderung von 43 Millionen für unser Baubudget könnte man leicht auf die Vermutung kommen — wie auch der Herr Berichterstatter angedeutet hat — als ob die Eisenbahnverwaltung die Schwierigkeit unserer gegenwärtigen finanziellen Lage nicht in genügender Berücksichtigung gezogen habe, als ob sie von der Notwendigkeit weiten Mahhaltens in Baufragen, wie diese ja auch im anderen Hause betont worden ist, sich nicht so habe durchdringen lassen, wie es wünschenswert wäre. Dies zu glauben wäre ein großer Irrtum. Ich darf zunächst darauf hinweisen, daß unser Baubudget sich in einer Beziehung höchst vorteilhaft von so ziemlich allen anderen Budgets dadurch unterscheidet, daß es in einer absteigenden Scala sich befindet. Wir haben noch vor vier Jahren 65 Millionen angefordert, vor zwei Jahren 55 Millionen, und diesmal nur 43 Millionen. Es wird dafür Sorge getragen werden, daß das Baubudget auch in den folgenden Jahren diese abnehmende Tendenz sich erhält. Weiter ist in Betracht zu ziehen, daß von den im diesmaligen Baubudget angeforderten 43 Millionen ein sehr großer Betrag, weit über die Hälfte, auf Beschläffen und Geleisen beruht, die in früheren finanziell glücklicheren Jahren erlassen worden sind, so daß also diese Anforderungen lediglich Konsekuenzen sind der früher bewilligten Mittel. Dahin gehören in erster Linie die Beträge für den Bau neuer Bahnen. Weiter kommt in Betracht, daß sich sehr zahlreiche Teilsforderungen für große Bahnhofsbaubauten, zweite, dritte und vierte Raten, im Budget befinden, die allesamt auf Beschläffen früherer Budgetperioden beruhen, nämlich nicht weniger als 21,7 Millionen. Beides zusammengerechnet ergibt 26,5 Millionen. Es bleiben somit nur noch 16 Millionen für wirklich neue Herstellungen in diesem Budget übrig, einschließlich der Anforderungen für das rollende Material und einschließlich des Baues von zweiten Gleisen, der elektrischen Streckenblockierung usw., eine Summe, die angesichts der Ausdehnung unseres Bahnnetzes und seiner wachsenden Aufgaben nicht allzu großartig erscheinen kann. In der Tat hat es uns viel Mühe und Arbeit gekostet, mit Neuanforderungen nicht höher an Sie heranzutreten. Wir haben sehr viele Projekte, die uns von den Bezirksstellen vorgeschlagen worden sind, unweigerlich zurückgewiesen, wenn sie auch an sich technisch gut erdacht und betriebstechnisch nützlich und zweckmäßig erschienen. Wir haben sie zurückgewiesen, wenn nicht die dringendste Notwendigkeit nachgewiesen war, und es ist ein Verdienst des Herrn Generaldirektors, daß er mit Sachkenntnis und großer Entschiedenheit scharfe Zensur geübt, und es dadurch möglich gemacht hat, daß wir nicht noch höhere Forderungen stellen mußten. Der Herr Berichterstatter hat wohl bemerkt, es wäre vielleicht da und dort in den Anforderungen zu weit gegangen worden. Ich will das für frühere Zeiten nicht ganz in Abrede stellen; es ist natürlich, daß in der Zeit der wirtschaftlichen Hochflut, in der unser Bahnnetz außerordentlich große Ein-nahmen abwarf und in der der Verkehr riesig gestiegen war, Regierung und Landstände und Techniker vielleicht gelegentlich etwas zu weit gingen, und daß man da und dort etwas mehr Zurückhaltung hätte beobachten können. Vergänglich sind jene Aufwendungen aber nicht gewesen, sie hätten höchstens da und dort noch verschoben werden können. Das wäre aber gerade angesichts der gegenwärtigen Wirtschaftslage kein Vorteil gewesen. Diese Kritik hat übrigens den Herrn Berichterstatter zu meiner Freude nicht abgehalten, seine Anerkennung der Eisenbahnverwaltung und ihren technischen Beamten auszusprechen. Ich bin ihm dafür um so dankbarer, da sein

Urteil als das eines Sachverständigen ersten Ranges besonders wertvoll ist.

Der Herr Berichterstatter hat uns im weiteren einen kleinen Verweis erteilt dafür, daß die Eisenbahnverwaltung in letzter Zeit Anforderungen gestellt hat für bauliche Anlagen, für die noch keine durchgearbeiteten Projekte vorlagen. Ich muß zugeben, daß dies in der Zeit unserer baulichen Hochflut vorgekommen ist. Ich glaube aber, für mildernde Umstände plädieren zu dürfen; denn es ist manchmal außerordentlich schwierig, in dem frühen Stadium, wenn es sich erst darum handelt, Mittel für den Geländeerwerb einzusetzen, auch schon fertige Bauprojekte Ihnen vorzulegen. Der Herr Generaldirektor wird übrigens darüber noch Näheres mitteilen.

Schwieriger erscheint es mir, die großen Kreditreste zu vermeiden. Ich bezweifle zwar nicht, daß wir sie herabdrücken können; aber sie werden doch immer in einem ziemlich hohen Maße bestehen bleiben müssen, wenn wir nicht Gefahr laufen wollen, daß sonst entweder die geordnete Instandhaltung unserer Bahnen, oder aber das Budgetrecht der Landstände beeinträchtigt wird. Wir haben in diesem Budget zahlreiche Teilsforderungen für große Bahnhofsbaubauten; wir fordern beispielsweise für Mannheim, Freiburg, Karlsruhe, Heidelberg Teilssummen von 6, 4, 3, 2 Millionen an. Diese Beträge werden wir freilich nicht alle verbrauchen; wir stellen sie eben nicht nach dem Maße dessen ein, was wir mit ziemlicher Sicherheit verbauen werden, sondern darüber hinaus, was möglicher- wenn auch nicht wahrscheinlicher Weise in dieser Budgetperiode noch gebraucht werden könnte. Wenn wir anders verfahren wollten, so würden wir oft in die budgetmäßig unerwünschte Lage kommen, den Weg des Administrativkredits beschreiten zu müssen, oder wir würden unter Umständen plötzlich vollkommen mittellos einem bereits begonnenen Bau gegenüberstehen. Nur in diesem Sinne habe ich in dem andern Hohen Hause zugegeben, daß man in Rücksicht auf das Baubudget von einem „Baubudgetprogramm“ reden könne, weil eben die großen Summen in den zwei Budgetjahren nicht bis auf den Rest verbaut werden können, so daß jedenfalls noch große Beträge übrig bleiben, die erst in der nachfolgenden, teilweise auch erst in der übernächst folgenden Budgetperiode wirklich zur Verwendung kommen werden. Mehr Kosten entstehen durch dieses Verfahren bekanntlich nicht; wir teilen immer dem Finanzministerium rechtzeitig mit, mit wie viel Geldforderung wir an die Eisenbahnschuldentilgungskasse herantreten müssen, so daß die Finanzbehörde durch die Höhe der Budgetsätze nicht etwa zu unrichtigen finanziellen Maßnahmen verleitet werden kann.

Die Eisenbahnverwaltung ist sich bei der Ausarbeitung dieses Baubudgets ihrer Pflicht voll bewußt gewesen, daß sie in der gegenwärtigen finanziell schwierigen Zeit nur solche neue Anforderungen bringen darf, die absolut dringend sind. Namentlich werden wir auch in der Art der Ausführung jeden Luxus vermeiden. Solid allerdings muß der Staat bauen, das ist sein nobile officium, es ist dies auch vom rechnerischen Standpunkt wünschenswert und schließlich in den meisten Fällen sogar wirtschaftlich nicht einmal teurer. Beim besten Willen, zu sparen, stößt man freilich in Eisenbahnsachen sehr bald an eine Grenze, die unter keinen Umständen überschritten werden darf, das ist die Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes und auf die Erhaltung der vollen Leistungsfähigkeit unserer Bahnen. Es wäre sehr falsche Spar-samkeit, wenn man diese Rücksicht außer acht lassen wollte, und in dieser Beziehung wird sowohl der Herr Bericht-erstatter, wie auch das ganze Hohen Haus mit mir der gleichen Meinung sein.

Generaldirektor, Geh. Oberregierungsrat Roth: Gestatten Sie mir, daß ich zu den Bemerkungen der Budgetkommission einige kurze Ausführungen mache.

Der Herr Staatsminister hat schon zugegeben, daß die Projekte und Kostenanschläge, namentlich für große Bauten, nicht immer genügend ausgearbeitet waren, wenn sie an den Hohen Landtag zur Vorlage kamen. Die Erklärung für dieses allerdings mit dem Etatgesetz nicht in vollem Einklang stehende Verfahren liegt zum großen Teile in dem Drängen der Interessentenkreise nach dem möglichst baldigen Bekanntgeben der Eisenbahnprojekte. Es ist ja allseitig bekannt, wie der beabsichtigte Bau einer neuen Bahn in der davon berührten Gegend eine gewisse Nervosität erzeugt, die sich in einem sehr starken Drängen nach der Bekanntgabe des Projekts und dem Beginn der Bauarbeiten bemerklich macht. Noch mehr aber zeigt sich dieses Drängen in dem Gebiete der großen Städte, die durch Bahnhofsbaubauten betroffen werden. Dort handelt es sich in der Regel darum, daß ein Ortsbauplan entweder neu aufgestellt oder ein bestehender Ortsbauplan mit Rücksicht auf einen künftigen Bahnhof abgeändert werden muß. Es stehen da große Werte beim Erwerb und bei der Veräußerung von Grundstücken in Frage; deshalb ist es durchaus begreiflich, daß die Städte möglichst rasch Kenntnis bekommen wollen, wohin die Anlage kommen soll. Ich darf nur daran erinnern, daß auch der Hohen Landtag in Würdigung der Verhältnisse in Karlsruhe der Regierung eine erste Rate von 1 Million Mark für den Geländeerwerb bewilligt hat, ohne daß überhaupt damals mehr als eine generelle Skizze dem Landtag vorgelegt werden konnte. Dann aber ist die an und für sich auch von der Großh. Regierung bedauerte Verzögerung in der Vorlage völlig ausgearbeiteter Projekte darauf zurückzuführen, daß die technischen Kräfte uns vielfach gemangelt haben. Herr Geh. Rat Sonjell hat in seinem Bericht ganz zutreffend ausgeführt, daß es sich durchaus nicht darum handelte, daß die erforderliche Anzahl aus-



führender Ingenieure, die bei genügender Bezahlung immer zu haben sind, zur Verfügung stand, sondern es sind die verantwortlichen leitenden Beamten, um die es sich handelt. Diese können wir nicht in beliebiger Zahl vermehren; sie sind bisher in einer Weise überlastet gewesen, daß mancher Fehler, der bei der ersten Veranschlagung gemacht wurde, doch wohl auch hierin die Entschuldigung finden dürfte. Wenn die großen Bahnhöfe, die jetzt unser Budget so schwer belasten, allmählich ausgebaut sein werden — der Freiburger geht der Vollendung entgegen, ebenso der Rangierbahnhof in Mannheim, in Basel ist mit dem Bahnhofbau begonnen, und in Karlsruhe hoffen wir auch bald mit dem Bau beginnen zu können — dann werden auch die leitenden technischen Kräfte wieder mit viel mehr Ruhe und Muße sich der Durcharbeitung der Projekte widmen können. Ich glaube zuversichtlich zu können, daß künftig ähnliche Klagen, wie sie heute vorliegen, nicht mehr vorkommen werden. Gewiß wird sich die Großh. Regierung nach Kräften bemühen, sich die Mahnungen, die von beiden Häusern des hohen Landtags an sie gerichtet wurden, zu nütze zu machen. Sie wird künftig auch viel leichter in der Lage sein, dem Drängen nach vorzeitiger Bekanntgabe von Projekten, dem Drängen nach einer Vorlage an den Landtag entgegen treten zu können, wenn sie sich auf die Mahnung des Landtags berufen kann. Allerdings glaube ich darauf aufmerksam machen zu sollen, daß, wenn auf Seite 5 des Berichts gesagt ist, daß nur solche Baugeschäfte aufgenommen werden sollen, „für welche vollständig festgestellte Entwürfe und Kostenvoranschläge vorliegen“, dies nach Ansicht der Großh. Regierung sich nur darauf beziehen kann, daß allgemein ausgearbeitete und gründlich geprüfte Projekte dem Landtag vorgelegt werden, im einzelnen völlig ausgearbeitete Projekte vorzulegen, auf Grund deren sofort mit dem Bau begonnen werden könnte. Das würde nach der Anschauung der Großh. Regierung doch die Sache zu sehr aufhalten. Die generellen Projekte können von der Generaldirektion mit ihrem Hilfspersonal sehr wohl ausgearbeitet werden, es können auch hier generelle Kostenvoranschläge gewissenhaft aufgestellt werden, aber es ist nicht möglich, die Detailprojekte auch durch das Personal der Generaldirektion fertigstellen zu lassen, zum mindesten nicht für große Bahnhofumbauten und für Bahneumbauten. Hierfür müssen besondere Arbeitskräfte in den Dienst gestellt werden, die zweckmäßigerweise an dem Ort des Baues ihren Sitz haben. Wir bedürfen dazu besonderer Eisenbahnbaubureaus oder bei größeren Projekten besonderer Eisenbahnbauprüfungskommissionen. Diese können erst in jahrelanger Arbeit die speziellen Projekte fertigstellen und die vollständig durchgearbeiteten Kostenvoranschläge aufstellen. Es würde wohl ein unnötiger Verbrauch von Kosten und Kräften sein, wenn alle diese Arbeiten gemacht werden müßten, bevor ein Projekt dem Landtag zur Genehmigung vorgelegt wird, denn die Arbeit würde verloren sein, sobald bei den Verhandlungen des Landtags die Mittel nicht bewilligt oder wesentliche Änderungen an den Projekten noch gewünscht werden.

Bezüglich des Mißverhältnisses zwischen den Anforderungen der Regierung und dem Verbrauch innerhalb einer Budgetperiode darf ich noch weiter beifügen, daß einer genügend sicheren Schätzung der Anforderung auch die frühe Aufstellung des Budgets entgegensteht. Das Eisenbahnbaubudget muß anfangs September von der Generaldirektion dem vorgelegten Ministerium vorgelegt werden. Zu dieser Zeit stehen noch nicht die Erfahrungen zur Verfügung, wie weit der Geländeerwerb und der Bau fortgeschritten bis zum Ende der Budgetperiode erfolgt sein wird. Wir waren in der Lage, noch unmittelbar vor der Vorlage des Eisenbahnbaubudgets an den Landtag einige Millionen zu streichen, weil sich inzwischen die Hoffnung, daß man in stärkerem Tempo vorgehen könne, nach den Erfahrungen der Zwischenzeit als nicht ganz richtig erwiesen hat. Wenn wir heute nach einem weiteren halben Jahr das Budget aufstellen müßten, so könnten wir auf weitere Millionen vorweg verzichten, die wir nicht werden verbauen können. Dies rührt auch zum großen Teil davon her, daß die Erfahrungen mit dem neuen Enteignungsgesetz noch nicht so vollständig bei uns in Fleisch und Blut übergegangen sind. Das Enteignungsgesetz hat für den Fortschritt der Bauten hinsichtlich des Grunderwerbs ein recht hemmendes Verfahren. Wir haben bisher geglaubt, wenn wir mit einem halben Jahr mehr Zeit gegenüber dem früheren Gesetz rechnen würden, hätten wir ungefähr das richtige getroffen; aber der langsame Fortschritt des Grunderwerbs trotz aller Bemühungen der Geländeerwerbungs-kommissionen hat uns gelehrt, daß wir noch mit längeren Fristen rechnen müssen. Bei Aufstellung des künftigen Budgets werden wir annehmen müssen, daß wir etwa ein Jahr später ans Bauen kommen, als nach dem alten Gesetz. Das mag dazu beitragen, daß wir noch größere Summen ins laufende Budget eingestellt haben, als wir nach unserer heutigen Erfahrung überhaupt verbauen können.

Sie gestatten mir dann noch, daß ich auf einen anderen Gegenstand zurückkomme, der bei der Beratung des Eisenbahnbaubudgets vor kurzer Zeit — es war am 8. Juni — in diesem hohen Hause erörtert wurde. Es wurde damals zugesagt, daß die Großh. Regierung dem hohen Hause bei Gelegenheit der Beratung des Baubudgets ihre Anschauung über die Bedeutung der Elektrizität für den Betrieb der Eisenbahnen darlegen werde. Indem ich mich dieser Aufgabe entledige, glaube ich an die Ausführungen anknüpfen zu dürfen, die in diesem hohen

Hause ein früheres Mitglied, Herr Geh. Rat Professor Dr. Engler, am 22. Februar 1896 gemacht hat. Dieser hervorragende Gelehrte suchte damals zu bestimmen, in welchem Umfange die Elektrizität zum Bahnbetrieb verwendbar ist. Seine Ausführungen sind in der Hauptsache auch heute noch zutreffend, wenn auch bei dem großen Fortschritt der Wissenschaft und Praxis einzelne Punkte, wie die Verwendbarkeit des Akkumulatortragners sich nicht mehr aufrecht erhalten lassen.

Praktisch erprobt ist die Anwendung der Elektrizität zum Betrieb von Straßen-, Vororts- und Touristenbahnen. Auf diesen Gebieten ist für den Staatsbetrieb kaum ein Anlaß zur Betätigung, denn die Straßen- und Vorortsbahnen werden wohl nach wie vor am besten von den Gemeinden, nötigenfalls auch von Privatunternehmungen betrieben; die Touristenbahnen, namentlich Bergbahnen, bilden ohnehin keine Aufgabe für den Staatsbetrieb.

Eine weitere Anwendung der Elektrizität ist durch die jüngsten Versuche auf der Militärbahn der Betätigung näher gerückt, die Anwendung zum Schnellverkehr. Es scheint, daß die Erbauung einer Schnellbahn Berlin—Hamburg über die ersten Erwägungen hinausgekommen ist. Die Firma Siemens & Halske und die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft haben Entwürfe ausgearbeitet, und zwar jede Firma zwei, so daß im ganzen vier Entwürfe vorliegen. Der einfachste, dem nächstliegenden Bedürfnis Rechnung tragende Entwurf einer eingleisigen Bahn soll 70 Millionen Mark erfordern, also auf das Kilometer rund 255 000 M., der weitestgehende Entwurf mit zweigleisigem Ausbau für 200 Stundenkilometer Geschwindigkeit 140 Millionen Mark, also auf das Kilometer rund 510 000 M. beanspruchen. Zur Vergleichung sei angeführt, daß im Jahr 1902 das Anlagekapital einschließlich der Betriebsmittel für 1 Kilometer Betriebslänge betrug bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen 256 462 M., bei den badischen Staatsbahnen 388 666 M., bei allen deutschen vollspurigen Bahnen 256 705 M. In diesen Beträgen sind auch die sehr hohen Kosten zum Zweck der Güterbeförderung begriffen, außerdem ist zu berücksichtigen, daß das durchschnittliche Anlagekapital durch die zahlreichen Bahnen im Gebirge wesentlich erhöht wird, während die Strecke Berlin—Hamburg in der Ebene liegt. Die Baukosten für die einfachste, zweifelslos auf die Dauer nicht ausreichende Anlage der Schnellbahn Berlin—Hamburg, die nur dem Personenverkehr zwischen den beiden Endpunkten der Strecke dienen kann, werden also annähernd so hoch sein, wie die durchschnittlichen Anlagekosten aller deutschen Vollspurbahnen, die doch auch dem Personenverkehr der Zwischenstationen und dem gesamten Güterverkehr dienen. Dieser kurze Hinweis dürfte genügen, um darzulegen, daß die elektrischen Schnellbahnen, die notwendig einen eigenen, von dem gesamten Straßenverkehr und von jedem eigenen Unterwegsverkehr losgelöst sein müssen, nur da angelegt werden können, wo ein besonders starker Personenverkehr zwischen zwei weit entfernten Großstädten erwartet werden kann. Daß solche Verhältnisse, die die Anlage einer besonderen Schnellbahn lohnen würden, sich bei uns nicht finden, bedarf wohl keines weiteren Nachweises.

Zum schnelleren Fahren auf unseren bestehenden Bahnen, soweit es nach dem jetzigen Stand der Betriebstechnik überhaupt denkbar ist, bedarf es der Elektrizität nicht. Eine größere Geschwindigkeit als 120 Stundenkilometer scheint im regelrechten Betrieb nicht verantwortet werden zu können, weil sonst keine Gewähr gegeben ist, daß die Signale noch rechtzeitig und sicher erkannt werden. Die Geschwindigkeit von 120 Stundenkilometer wird aber nach den letzten Versuchen von unseren neuen Schnellzugsmaschinen gut und andauernd geleistet.

Zum Betrieb von wichtigeren durchgehenden Vollbahnen für den allgemeinen Verkehr ist die Elektrizität noch nirgends angewendet worden. Der Grund hierfür liegt einmal in der Unzulänglichkeit des elektrischen Betriebs für gewisse Fälle, dann in einer Reihe von Erwägungen der Wirtschaftlichkeit. Zunächst ist der an eine Leitung gebundene Betrieb im Hinblick auf die zufälligen oder absichtlichen Beschädigungen, die diesem naturgemäß ausgedehnten und leicht verletzlichen Teil der Anlage zustoßen können, nicht zuverlässig genug. Durch einen Schaden an der Leitung wird die Zufuhr von Energie aus der Zentrale unterbrochen; hierdurch werden alle elektrischen Lokomotiven, welche gerade unterwegs sind, stromlos, das heißt der Betrieb steht auf der ganzen Teilstrecke zwischen zwei Stromzuführungsstrecken still. Auch dürfen die Einflüsse der atmosphärischen Elektrizität, namentlich bei Gewittern, ferner der Stürme und des Schnees, nicht unterschätzt werden. Soweit die Wasserkraft der Flüsse zur Elektrizitätserzeugung benützt wird, muß auch mit den Störungen durch Hochwasser und andere Ereignisse gerechnet werden. Ein so mannigfachen Störungen ausgesetzter Betrieb wäre für den großen durchgehenden Verkehr nicht zuverlässig genug; in Fällen dringender Notwendigkeit, namentlich in der Zeit der Mobilmachung, könnten die schwersten Katastrophen daraus entstehen.

Die den Leitungen drohenden Gefahren würden bei einer von der Leitung unabhängigen elektrischen Lokomotive wegfallen. Die Akkumulatorenlokomotive ist in ihrer heutigen Verfassung nur in sehr beschränktem Umfang auf Hauptbahnen verwendbar, denn sie ist an eine nahegelegene elektrische Zentrale gebunden und kann nach dem heutigen Stand der Technik den Anforderungen eines großen Betriebes nicht genügen. Eine elektrische Lokomotive müßte für den Hauptbahnbetrieb ebenso un-

abhängig sein wie die Dampflokomotive. Dies könnte beispielsweise der Fall sein, wenn es gelänge, Elektrizität aus der Kohle möglichst unmittelbar, also mit weitestgehender Ausschaltung der Uebergangsformen zu erzeugen, welche heute noch nötig sind, um die im Heizstoff liegende latente Energie in Arbeit des Fahrzeugs umzuwandeln. Es würde dies z. B. einen auf dem Fahrzeug selbst vollziehbaren Prozeß elektrochemischer Art voraussetzen, durch welchen der mitgeführte Heizstoffvorrat möglichst unmittelbar in elektrische Energie verwandelt wird, anstatt daß wie bisher das Arbeitsvermögen der Kohle zunächst in Wärmeenergie (Kesselfeuerung), dann in Energie gespannter Dämpfe (Kessel), hierauf in mechanische Energie (Dampfmaschine), ferner in primäre elektrische Energie (Dynamomaschine der Zentrale), hierauf in sekundäre elektrische Energie (Motor der elektrischen Lokomotive) und endlich wieder in mechanische Energie (Rauf- und Triebwerk der elektrischen Lokomotive) verwandelt wird. Allein die Erfindung einer solchen Lokomotive hat mit der Frage der Nutzbarmachung von Wasserkräften nichts zu tun.

Herr Geh. Rat Professor Dr. Engler hat schon 1896 dargelegt, daß die Elektrizität eine Betriebskraft ist, welche sich für einen kontinuierlichen Bahnbetrieb und für die Fortbewegung kleiner Massen in starker Verteilung viel mehr eignet, als für den intermittierenden Betrieb, für die nur zeitweise Fortbewegung großer Massen. Hierdurch ist die Bewältigung eines plötzlich auftretenden großen Andrangs von Personen und Gütern sehr in Frage gestellt. Namentlich müßte die Benützung der Bahn zum Zwecke der Mobilmachung des Gegenstandes ernstester Erwägungen bilden auch für den Fall, daß Störungen im elektrischen Betrieb nicht vorkommen. Um für die Zeit des außerordentlichen Andrangs gerüstet zu sein, müßte die Bahn neben der recht teuren Einrichtung für den elektrischen Betrieb alle Vorkehrungen für den Lokomotivbetrieb treffen; Maschinenhäuser, Wasserförderung, Kohlenreserve usw. müßten vorhanden sein, die nötige Zahl von Dampflokomotiven nebst Personal müßten für den Bedarfsfall vorrätig und leicht verfügbar gehalten werden.

Dies führt auf das zweite Bedenken gegen die Einführung des elektrischen Betriebs auf großen Durchgangstrecken, auf die Frage der Wirtschaftlichkeit. Der Herr Staatsminister hat schon im Einverständnis mit Herrn Geh. Rat Honell dargelegt, daß wir nicht den geringsten Grund haben die elektrischen Bahnen überzugeben, so lange uns nicht nachgewiesen wird, daß wir dabei wirtschaftlicher verfahren. In dieser Hinsicht bestehen aber schwere Bedenken. Nicht leicht bietet ein Land für den elektrischen Betrieb der Bahnen so günstige wirtschaftliche Voraussetzungen wie Schweden. Im nördlichen und mittleren Schweden finden sich in den Wasserfällen vollkommen ausreichende Kraftquellen; im südlichen Schweden kann die Elektrizität teils aus Wasserfällen, teils aus Torfmooren gewonnen werden, die für die elektrischen Betriebsmaschinen das Brennmaterial liefern. Die königliche Eisenbahndirektion in Stockholm hat sich im Dezember 1902 dahin geäußert, daß die jährlichen Ausgaben zur Verzinsung des in den Kraftquellen und den festen Teilen der elektrischen Einrichtungen angelegten Kapitals mit 3,5 Proz., die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten des Materials, sowie die übrigen durch den elektrischen Betrieb hervorgerufenen Kosten zusammen genommen erst dann den gleichzeitig fortfallenden Kosten des Dampftriebs ziemlich genau gleich werden, wenn man der Berechnung den ungewöhnlich hohen Preis von 20 Kronen (= 21,25 M.) für die Tonne Steinkohlen zugrunde legt. Zurzeit der Berechnung hatten aber die Schwedischen Staatsbahnen nur 15 bis 17 Kronen für die Tonne zu zahlen. (Die badischen Staatsbahnen rechnen zurzeit mit einem Preis von 13,40 M. für Lokomotivkohlen.)

Wenn diese Berechnung auch nicht ohne weiteres auf unsere Verhältnisse übertragen werden kann, so ist sie doch gewiß lehrreich. Für die Frage der Wirtschaftlichkeit kommt für unsere Verhältnisse ferner in Betracht, daß die Dampflokomotiven nebst allem Zubehör und Personal nach der Ueberzeugung der Regierung mindestens für die Fälle des besonders starken Andrangs von Personen und Gütern vorrätig gehalten werden müssen. Ueberdies erfordert der Verschubdienst namentlich in den großen Rangierbahnhöfen so lange Dampflokomotiven, als nicht von Stromleitungen und elektrischen Zentralen unabhängige leistungsfähige elektrische Lokomotiven erfunden sind. Berücksichtigt man alle diese Punkte, so wird man wohl nicht fehlgehen, wenn man auch ohne eingehende Berechnung zu dem vorläufigen Schluß kommt, daß nach dem heutigen Stand der Elektrotechnik und für unsere derzeitigen Verkehrsverhältnisse der elektrische Betrieb auf durchgehenden großen Strecken unwirtschaftlich ist. Mit dieser Annahme soll aber keineswegs der eingehenden Prüfung der Frage im Sinne der in diesem hohen Hause gegebenen Anregung der Ausnützung des Rheinstroms unterhalb Basel und des in der 93. Sitzung des andern hohen Hauses gestellten Antrags, betreffend die Benützung der Rheinwasserkräfte, vorgegriffen werden.

(Schluß: Siehe Hauptblatt.)

Verantwortlicher Redakteur: Julius Raß in Karlsruhe.  
Druck und Verlag:  
G. Braun'sche Hofbuchdruckerei in Karlsruhe.