Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

14. Sitzung (25.06.1904)

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Visual Library

Vierzehnte öffentliche Sitzung.

Karlsruhe, den 25. Juni 1904.

Gegenwärtig:

Seine Königliche Hoheit der Erbgroßherzog von Baden, Seine Durchlaucht der Fürst von der Leyen, Seine Durchlaucht der Fürst zu Löwenstein-Wertheim-Rosenberg, die Herren: Graf Robert von Andlaw, Graf Konstantin von Hennin, Freiherr Wilhelm von Röder, Freiherr Ernst August von Göler, Graf Raban von Helmstatt, Dr. Freiherr Udo von la Roche-Starkenfels, Freiherr Albrecht von Rüdt, Geheimer Hofrat Dr. Buhl, Präsident des Verwaltungsgerichtshofs Geheimerat Lewald, Oberbaudirektor Geheimerat Honsell, Senatspräsident Schember, Geheimer Hofrat Dr. Bunte, Geheimer Kommerzienrat Sander, Geheimer Kommerzienrat Koelle, Kommerzienrat Reiß, Kommerzienrat Pfeilsticker.

Von Seiten der Regierungskommission:

die Herren: Minister des Innern Dr. Schenkel, Geheimer Oberregierungsrat Dr. Krems, später Staatsminister Dr. von Brauer, Generaldirektor der Großh. Staatseisenbahnen Geheimer Oberregierungsrat Roth, Betriebsdirektor Engler, Baudirektor Wasmer.

Unter dem Vorsitze des I. Vizepräsidenten Grafen Franz von Bodman.

Tagesordnung:

1. Anzeige neuer Eingaben.

2. Beratung des zweiten Berichts (mündlich) der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Gesetzentwurf, die Versicherung der Rindviehbestände betreffend.

Berichterstatter Geheimerat Lewald.

3. Beratung des mündlichen Berichts der Budgetkommission über die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1902 und 1903 und damit in Verbindung die Petition des Gemeinderats der Stadt Eberbach und anderer Orte, die Erbauung des zweiten Gleises der Eisenbahnstrecke Neckargemünd—Neckarelz betreffend.

Berichterstatter Geheimerat Honsell.

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

Berichterstatter Geheimerat Honsell.

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

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Entschuldigungsschreiben Seiner Durchlaucht des Fürsten zu Leiningen.

Beilage Nr. 206 (ungedruckt).

Mitteilungen des Präsidiums der Zweiten Kammer über

1. die Genehmigung des zurückgestellten Teils des Budgets Großh. Ministeriums der Justiz, des Kultus und Unterrichts, Titel X Abt. II Buchstabe J, Volksschule, ordentlicher Etat §§ 56—67 für 1904 und 1905,

   Beilage Nr. 200.

2. die Unbeanstandeterklärung der summarischen Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1902 und 1903 und des hierfür bestrittenen Aufwandes aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse,

   Beilage Nr. 201.

3. die angenommenen Beschlüsse zu dem Gesetzentwurf, das Grundbuchwesen und die Zwangsvollstreckung in Grundstücke betreffend.

   Beilage Nr. 202.

4. die angenommenen Beschlüsse zu dem Gesetzentwurf, die Gemeindesteuern und den Almendgenuß betreffend.

   Beilage Nr. 203.

5. die Genehmigung des Budgets des Großh. Ministeriums der Justiz, des Kultus und Unterrichts, Ausgabe Titel IX, Kultus, samt Nachtrag für die Jahre 1904 und 1905.

   Beilage Nr. 204.

6. Die Genehmigung der seinerzeit zurückgestellten Positionen Titel XVII B § 5 der Ausgabe und Titel VIII B § 1[5] der Einnahme des Budgets des Großh. Ministeriums des Innern (Rheinbrücke Rheinheim—Zurzach).

   Beilage Nr. 208.

Zuschrift des Ministeriums des Innern unter Übersendung einer Anzahl Exemplare des Berichts der Großh. badischen landwirtschaftlichen Versuchsanstalt Augustenberg über ihre Tätigkeit im Jahre 1903 behufs Verteilung.

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

Beilage Nr. 207 (ungedruckt).

Hierauf erhält das Wort als Berichterstatter der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Gesetzentwurf, die Versicherung der Rindviehbestände betreffend (zweiter Bericht), Geheimerat Lewald.

Redner führt aus: Über den Gesetzentwurf, betreffend die Versicherung der Rindviehbestände, hat Herr Freiherr von Göler in der Sitzung vom 15. April l. J. eingehend berichtet und das Hohe Haus hat den Bestimmungen des Gesetzentwurfs, mit Ausnahme der Bestimmung des Artikels 23 Lit. i, wonach der Versicherungsanspruch für gepfändete Tiere wegfallen soll, wenn die Pfändung 14 Tage gedauert hat, zugestimmt. In der Sitzung des Hohen Hauses vom 16. April l. J. wurde dieser Zusatz auf Antrag der Justizkommission gestrichen. Bei der nochmaligen Beratung in dem andern Hohen Haus wurde dieser Zusatz wiederhergestellt. Die Mehrheit dieses Hohen Hauses war damals der Ansicht, daß diese Bestimmung geradezu unsozial sei, da sie den kleinen Landwirt in seinem Kredit schädige und ihn in Zeiten der Bedrängnis empfindlich treffe. Wenn der Tierbesitzer es an der Wartung und Pflege des Tieres nicht hat fehlen lassen, so enthält die Versagung des Versicherungsanspruchs nach eingetretener Pfändung eine unbillige Härte.

Der nochmaligen Verhandlung in dem anderen Hohen Hause konnte ich keine Widerlegung dieser Bedenken entnehmen, 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 beseitigen, immerhin aber etwas abzuschwächen vermögen. Es wird hervorgehoben, es sei eine von zahlreichen Versicherungsanstalten bestätigte Erfahrung, daß gepfändete 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

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Pfändung das Tier noch in das Verzeichnis aufnehmen lasse. Es handle sich demnach nur noch um eine notwendige Ergänzung der Bestimmung des Artikels 12 Lit. d. Außerdem entspreche die Bestimmung den Anschauungen der größeren und mittleren Bauern, bei denen die Viehversicherung hauptsächlich Unterstützung und Rückhalt finde, und bedeute eine Entlastung der Viehversicherung. Die Bestimmung werde daher der Ausdehnung der Viehversicherung nur förderlich sein. Vielleicht werde auch dem wucherischen und unreellen Treiben mancher Viehhändler und dem Drängen treibender Gläubiger entgegengewirkt und die kleinen Landwirte mehr den ländlichen Kreditanstalten zugeführt.

Die Justizkommission hat diesen Argumenten Beachtung geschenkt und ihre Bedenken zurücktreten lassen in der Erwägung, daß in erster Linie die Hohe Zweite Kammer die Interessen der kleinen Landwirte wahrnehmen muß, und daß sie die Zusatzbestimmung einstimmig gutgeheißen hat; des weiteren in der Erwägung, daß nach demselben Gesetzentwurf eine dauernde Staatsdotation der Viehversicherung zustande kommen soll, daß ferner die Bestimmung nicht von solcher Wichtigkeit ist, um deshalb in schroffen Gegensatz zu der Hohen Zweiten Kammer zu treten.

Aus all diesen Gründen habe ich namens der Justizkommission den Antrag zu stellen:

Hohe Erste Kammer wolle dem Zusatz Lit. i zu Artikel 23 „für gepfändete Tiere" und damit dem ganzen Gesetzentwurf, betreffend die Versicherung der Rindviehbestände, in der von der Hohen Zweiten Kammer beschlossenen Fassung ihre Zustimmung erteilen.

Das Wort erhält hierzu Freiherr von Rüdt: Nachdem die Hohe Zweite Kammer den Gesetzentwurf in der früher angenommenen Fassung zurückgegeben hat, befinden wir uns in der Zwangslage, ob wir das ganze Gesetz fallen lassen oder die Zusatzbestimmung Lit. i zu Artikel 23 mit Rücksicht auf die übrigen Bestimmungen des Gesetzentwurfs annehmen sollen.

Ich muß es ebenso wie der Herr Berichterstatter lebhaft 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 entnommen habe, ist hierüber kein Wort gesprochen worden. Ich halte nach wie vor den Zusatz für überflüssig, da das Gesetz in anderer Beziehung gegen unreelles 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 gepfändete Tiere schlecht behandelt werden, soll ein Mann, der seine Tiere trotzdem gut behandelt hat, seinen Versicherungsanspruch 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 Viehversicherung im Interesse der kleinen Landwirte geschaffen wurde, so nimmt man diesen jetzt wieder diese Vorteile. Wir befinden uns jetzt in der Zwangslage, 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 wurde in der Kommission die Ansicht vertreten, daß der Gegenstand nicht so wichtig sei, daß er noch einmal in dem andern Hohen Haus beraten werden sollte. Ich will von Stellung eines Gegenantrags absehen, hätte aber gewünscht, daß über diesen Punkt dem Landtag ein besonderes Gesetz vorgelegt worden wäre, daß wir nicht gezwungen wären, die Zusatzbestimmung wegen des Zusammenhangs mit anderen Bestimmungen anzunehmen. Ich bitte die Großh. Regierung, Erhebungen darüber zu veranstalten, inwieweit es den Tatsachen entspricht, daß gepfändete Tiere schlecht behandelt werden. Es wird dies unter Beiziehung der Gerichtsvollzieher nicht schwer sein. Ich bin überzeugt, daß die Behauptung nur in geringem Maße richtig ist, und daß das Gesetz auf einer un-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

richtigen Basis beruht. Ich gebe mich der Hoffnung hin, daß dann die Bestimmung wieder beseitigt wird.

Freiherr von Röder: Ich schließe mich den Ausführungen des Herrn Freiherrn von Rüdt an, da auch ich bei Erkundigung darüber, welche Wirkung die Gesetzesbestimmung auf die kleineren Landwirte hervorrufen würde, dieselbe Antwort wie Herr von Rüdt erhalten habe. Die Bestimmung wird der Viehversicherung nur Schaden bringen, da sie der einfache Bauer als ein Unrecht empfinden wird. Der Verlust für diese Leute ist gegebenenfalls ein ungeheurer, während nach dem bisherigen Zustand die Schädigung der Versicherungsanstalten, wie diese selbst zugeben, nur eine geringe ist. Ich werde deshalb gegen das ganze Gesetz stimmen.

Fürst zu Löwenstein-Wertheim-Rosenberg: Ich bin vollständig mit Herrn von Röder einverstanden, daß die Bestimmung den Eindruck großen Unrechts hervorrufen wird, wenn man den armen Leuten, die sich in bedrängter Lage befinden, den berechtigten Versicherungsanspruch wieder nimmt. Die Versicherungsanstalten können sich doch leicht gegen einen Mißbrauch 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 Reiseisenvereinen, deren segensreiche Wirksamkeit darin besteht, daß sich die Vereine eng auf einzelne Orte beschränken und dadurch die Mitglieder gegenseitig leicht die Überwachung führen können. Es ist dies gewissermaßen ein pädagogisches Mittel, um eine schlechte haushälterische Führung zu verhindern. In derselben Weise können auch die Ortsviehversicherungsanstalten wirken. Die einstimmige Annahme der Bestimmung in der Hohen Zweiten Kammer verdient immerhin Beachtung, aber ich bin der Überzeugung, 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 anderen Seite zu beleuchten. Ich unterschätze die humane und soziale Bestrebung der Justizkommission nicht und wenn sie etwa einen Antrag auf Gründung eines Heimstättengesetzes gestellt hätte, wonach die kleinen Landwirte gegen Übervorteilungen 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 Antrag unterstützen. Hier aber handelt es sich nicht um einen einzelnen Verein, sondern um einen großen Verband, den Landesverband für die Viehversicherung, der die kleinen Landwirte gegen Verluste zu schützen sucht. Die großen Ziele des Verbandes können nur erreicht werden, wenn sich der Verband mehr und mehr ausdehnt, das heißt, wenn möglichst viele einzelne Ortsanstalten entstehen. Dann werden 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 Übel ist notwendig, um den Hauptzweck zu erreichen, außerdem aber nicht so schwerwiegend, nachdem in der Hohen Zweiten Kammer eine Frist hinzugefügt wurde, innerhalb welcher sich der Viehbesitzer mit dem Gläubiger arrangieren kann, um sein Vieh wieder freizubekommen.

Graf von Helmstatt: Eine Bemerkung des Herrn Freiherrn von Röder veranlaßt mich, meinen zustimmenden Standpunkt zu motivieren. Er hat gesagt, daß in der ländlichen Bevölkerung die Bestimmung als ein Unrecht 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 Rüdt vorgetragenen Gründe, nachdem jedoch unser Vorschlag in der Hohen Zweiten Kammer keine Zustimmung gefunden hat, so müssen wir das kleinere Übel nehmen, denn es wäre bedauerlich, wenn das ganze Gesetz wegen dieser Bestimmung fallen würde.

Geheimer Oberregierungsrat Dr. Krems: Gestatten Sie, daß ich nur in wenigen Worten den Standpunkt darlege, der die Großh. Regierung zu dem in Rede stehenden Gesetzesvorschlag veranlaßt hat.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Als die Großh. Regierung im Jahre 1898 das Versicherungsgesetz einer Revision unterzog, hat sie sich die Frage vorgelegt, ob es notwendig sei, auch solche Tiere, welche erst nach ihrer Aufnahme in das Versicherungsverzeichnis gepfändet werden, von der Versicherung bezw. von der Entschädigung auszuschließen, und man war alsdann 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 Überzeugung 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 Rüdt 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 Änderung 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 vorzukehren zur Abbestellung von Mißständen und Mißbräuchen, die sich da und dort zeigen. Ja, ich möchte im Gegensatz 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 Viehversicherung hat, andrerseits von ihm aber auch mehr Schädigungen der Anstalt zu befürchten seien, da er vielfach nicht in gleichem Maße 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,

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste 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 Härten 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 Härten die Ausnahme bilden und hinter den im übrigen zu erwartenden günstigen Wirkungen des Gesetzesvorschlages zurücktreten.

Hiernach 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 Härte 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 Geheimerat Honsell 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.

Beilage Nr. 212a (ungedruckt).

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 weniger		44 679 824 M.
im ganzen mehr		1 347 923 M.
also unverwendet geblieben		43 231 892 M.
das ist nahezu die Hälfte des Budgetsatzes.		
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	903 564 M.	
„ 1900/01	6707224 „	
„ 1902/03	34429527 „	
Dazu von Administrativkrediten der Periode 1900/01 .	52269 M.	
zusammen . .		42 092 584 M.
somit weniger		1 239 308 M.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Dieser Unterschied hat sich ergeben durch Minderverwendungen bei erledigten Gegenständen	1 761 890 M.	
durch Zurückstellung des Vollzugs	1 070 000 M.	
zusammen .		2 831 890 M.
anderseits sind Bewilligungen überschritten worden um	1 347 983 M.	
dazu kommt ein „versehentlich" vereinnahmter, hier in Ausgabe zu stellender 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 Hirschhorn.

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 Übelständen 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 beteiligten Gemeinden zugesagt, 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".

In 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 vorgesehen — allerdings nicht in der vollen Höhe der Bewilligung für 1902/03. Nachdem aber die Großh. 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 angesichts der ungünstigen Finanzlage — kein Anlaß, auf eine Beschleunigung zu drängen. Ebensowenig kann es befürwortet werden, daß die beabsichtigten Über- oder Unterführungen von Wegen außer Zusammenhang mit dem Gleisbau vorweg ausgeführt werden, weil dadurch der Aufwand

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

für diese ohnedies kostspieligen Herstellungen namhaft gesteigert würde. Die Eisenbahnverwaltung hat selbst das größte Interesse an der Beseitigung der schienengleichen Übergänge; sie wird diese Maßregel also auch baldtunlichst 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 garnicht angeregt worden ist. Deshalb, und weil auch im Schlußbegehren der Petition auf diesen Punkt nicht zurückgekommen wird, scheint es nicht notwendig, sich jetzt 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 70000 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 Bahnhoferweiterung 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 Ausgaberest zu übertragen	41 971 984 M.

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

Ihre Budgetkommission beantragt:

Hohe Erste Kammer wolle

1. in Übereinstimmung 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. vorgesehen werde,
2. die Petition der Gemeinderäte Eberbach, Neckargemünd, Neckargerach, Zwingenberg, Pleutersbach, Lindach und der Großh. Hessischen Bürgermeisterei Hirschhorn, die

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Erbauung des zweiten Gleises der Eisenbahnstrecke Neckargemünd—Neckarelz betreffend, vom 12. Januar 1904 als erledigt erklären,

3. in abgekürzter Form beraten.

Der Antrag wird ohne Debatte einstimmig angenommen.

Hierauf berichtet Geheimerat Honsell namens derselben Kommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues nebst Nachtrag für die Jahre 1904 und 1905.

Beilage Nr. 198.

Derselbe führt aus: Über 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 bereitet hier beim Eisenbahnbaubudget 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 badischen 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 handeln wird, 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 Bahnhofbauten, wie jene in Achern, Oos und Durlach, gedacht. Was der Herr Generaldirektor in den Verhandlungen der Zweiten Kammer hinsichtlich der Bahnhofhochbauten treffend gesagt hat: „der Künstler, der in einfacher Weise etwas schönes leistet, verdient mindestens soviel Anerkennung, als derjenige, der die Fassaden mit üppigen und teueren Dekorationen ausstattet", gilt mut. 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 ausreichend zu genügen, wird die Palme gebühren. Übrigens 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 erforderlich bezeichneten Gelder zu bewilligen — auch nachzubewilligen, und man hat von Nachforderungen im Eisenbahnbau, obschon es oft um sehr erhebliche Summen sich gehandelt hat, nie viel Wesens gemacht. Als Überschreitungen konnten sie auch kaum bezeichnet werden, wenn lediglich auf Grund einer Kostenschätzung in das Unternehmen eingetreten worden ist. Das ist in den letzten Jahren gar oft geschehen; man hat in den Kammerverhandlungen das Eisenbahnbaubudget nur noch als ein Programm bezeichnet

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

und behandelt. Die Vorarbeiten wurden erst nach der grundsätzlichen Bewilligung 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 sollen stets nur ausgereifte Entwürfe zugrunde liegen. Über diese Fragen und was damit zusammenhängt, die großen Kreditreste, die gewaltigen Budgetsummen, spricht sich der gedruckte Bericht genügsam aus. Erfreulich ist, daß von der Budgetkommission der Zweiten Kammer jetzt der gründlicheren und vorsichtigeren Behandlung des Eisenbahnbaubudgets 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 Eisenbahnschuldenwesens 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 Kommissionsberichtes, wie die Neuanforderungen im Eisenbahnbaubudget 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 Eisenbahnbaubudget in den kommenden Jahren weniger grell absticht gegenüber dem Stand der Eisenbahnschuldentilgungskasse.

Staatsminister Dr. von Brauer: Es ist nicht zu leugnen, daß auch die Anforderungen im diesjährigen Eisenbahnbaubudget 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 genügende Berücksichtigung gezogen habe, als ob sie von der Notwendigkeit weisen Maßhaltens in Bausachen, 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 Skala 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 Beschlüssen und Gesetzen beruht, die in früheren finanziell glücklicheren Jahren erlassen worden sind, so daß also diese Anforderungen lediglich Konsequenzen 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 Teilforderungen für große Bahnhofumbauten, zweite, dritte und vierte Raten, im Budget befinden, die allesamt auf Beschlüssen 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

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

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 technich 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 Einnahmen 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. Vergeblich 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 Restkredite 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 Teilforderungen für große Bahnhofsumbauten; wir fordern beispielsweise für Mannheim, Freiburg, Karlsruhe, Heidelberg Teilsummen von 6, 4, 3 und 2 Millionen an. Diese Beträge werden wir freilich nicht alle verbrauchen; wir stellten sie eben nicht nach dem Maße dessen ein, was wir mit ziemlicher Sicherheit verbauen werden, sondern darüber hinaus, was möglicherweise 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 „Bauprogramm" 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 wieviel 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 Ausar-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

beitung 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 Sparsamkeit, wenn man diese Rücksicht außer acht lassen wollte, und in dieser Beziehung wird sowohl der Herr Berichterstatter, wie auch das ganze Hohe Haus mit mir der gleichen Meinung sein.

Generaldirektor, Geheimer 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 Bahnhofumbauten 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 Hohe 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 zurückführen, daß die technischen Kräfte uns vielfach gemangelt haben. Herr Geheimerat Honsell hat in seinem Bericht ganz zutreffend ausgeführt, daß es sich durchaus nicht darum handelte, daß die erforderliche Anzahl ausführender 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 Muse sich der Durcharbeitung der Projekte widmen können. Ich glaube zusichern 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 nutze 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 entgegentreten 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

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

nur solche Baugegenstände 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, nicht aber auch, daß es in Zukunft die Regel bilden wird, 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 Bahnneubauten. 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 Eisenbahnbauinspektionen. 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 vorgesetzten Ministerium vorgelegt werden. Zu dieser Zeit stehen noch nicht die Erfahrungen zur Verfügung, wie weit der Geländeerwerb und der Baufortschritt 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 Geländeerwerbungskommissäre 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 Eisenbahnbetriebsbudgets 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 Geheimerat 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

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Fortschritt der Wissenschaft und Praxis einzelne Punkte, wie die Verwendbarkeit des Akkumulatorwagens sich nicht mehr aufrecht erhalten lassen.

Praktisch erprobt ist die Anwendung der Elektrizität zum Betrieb von Straßen-, Vororts- und Turistenspezialbahnen. 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 Turistenspezialbahnen, namentlich Bergbahnen, bilden ohnehin keine Aufgabe für den Staatsbetrieb.

Eine weitere Anwendung der Elektrizität ist durch die jüngsten Versuche auf der Militärbahn der Verwirklichung näher gerückt, die Anwendung zum Schnellverkehr. Es scheint, daß die Erbauung einer Schnellbahn Berlin—Hamburg über die ersten Erwägungen hinausgekommen ist. Die Firma Siemens u. 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 M. 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, zweifellos 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 Unterwegsverkehr losgelösten und in keiner Weise berührten Bahnkörper haben 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

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

anderen Ereignissen 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 unabhängig sein wie die Dampflokomotive. Dies könnte beispielsweise der Fall sein, wenn es gelänge, Elektrizität aus der Kohle möglichst unmittelbar, also mit weitestgehender Ausschaltung der Übergangsformen 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 (Laufwerk 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 Geheimerat 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 Benützbarkeit der Bahn zum Zwecke der Mobilmachung den Gegenstand 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 teueren Einrichtung für den elektrischen Betrieb alle Vorsorge für den Lokomotivbetrieb treffen; Maschinenhäuser, Wasserversorgung, 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 Durchgangsstrecken, auf die Frage der Wirtschaftlichkeit. Der Herr Staatsminister hat schon im Einverständnis mit Herrn Geheimerat Honsell dargelegt, daß wir nicht den geringsten Grund haben, zum elektrischen Betrieb überzugehen, 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 Prozent, die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten des Materials, sowie die übrigen durch den elektrischen Betrieb hervorgerufenen Kosten zusammengenommen erst dann den gleichzeitig fortfallenden Kosten des Dampfbetriebs ziemlich genau gleich werden, wenn man der Berechnung den ungewöhnlich hohen Preis von 20 Kronen (= 21,25 M.) für die Tonne Steinkohlen zugrunde legt. Zur Zeit der Berechnung hatten aber die Schwedischen Staatsbahnen nur

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

15 bis 17 Kronen für die Tonne zu zahlen. (Die badischen Staatsbahnen rechnen zur Zeit mit einem Preis von 13,40 M. für Lokomotivruhrkohlen.)

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 Überzeugung der Regierung mindestens für die Fälle des besonders starken Andrangs von Personen und Gütern vorrätig gehalten werden müssen. Überdies 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 dermaligen 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.

Die Großh. Regierung hat bereits erklärt, daß sie mit der Prüfung beschäftigt ist, ob sich der elektrische Betrieb auf der Wiesentalbahn, zum mindesten auf dem vorderen Teil der Strecke, wirtschaftlich vorteilhaft einrichten läßt. Dort treffen die von Herrn Geheimerat Professor Dr. Engler bezeichneten Voraussetzungen — lebhafter Verkehr in kleineren Massen und starker Verteilung — viel mehr zu als auf den in Basel anschließenden großen Durchgangsbahnen. Eine kürzere Störung des elektrischen Betriebs wäre hier auch nicht so mißlich, wie auf den Durchgangsstrecken; sie könnte auch unschwer und bald durch die in Basel ohnehin vorhandene Reserve an Dampflokomotiven behoben werden.

Zum Schluß dürfte die Mitteilung von Interesse sein, daß die Gesamtleistungsfähigkeit des Lokomotivparks der badischen Staatsbahnen im Durchschnitt des Jahres 1903 rund 600 000 Pferdestärken betrug. Hiervon ist etwa ein Sechstel wegen Reparaturstandes nicht verfügbar, so daß die Lokomotiven im betriebsfähigen Zustand rund 500 000 Pferdestärken darstellen. Werden im Falle dringenden Erfordernisses die Reparaturarbeiten soweit irgend möglich gefördert, so kommen nach vier Wochen weitere 60 000 Pferdestärken hinzu, so daß dann rund 560 000 Pferdestärken von betriebsfähigen Lokomotiven geleistet werden können.

Sie wollen hieraus ersehen, daß die Großh. Regierung der Verwendung der Elektrizität zum Eisenbahnbetrieb und insbesondere der Verwertung unserer Wasserkräfte die volle Aufmerksamkeit widmet und daß sie gerne bereit ist, bei jedem sich ergebenden Anlaß in eine eingehende Prüfung der besonderen Verhältnisse einzutreten.

Hierauf werden die einzelnen Titel des Eisenbahnbaubudgets aufgerufen.

Nachdem hierzu niemand das Wort erbeten hatte, wird der Antrag der Budgetkommission, dahingehend:

Hohe Erste Kammer wolle in Übereinstimmung mit den Beschlüssen der Hohen Zweiten Kammer

1. Die Anforderungen im Spezialbudget des Eisenbahnbaues		41 787 400 M.
nach Abzug der Anforderung in § 37 mit	176 000 M.	
und Kürzung der Anforderung in § 42 um	23 250 M.	
zusammen		199 250 M
sohin in der Summe von		41 588 150 M.
2. Die Ausgaben im Nachtrag zu diesem Spezialbudget mit		2 330 000 M.
3. Die Einnahmen in diesem Spezialbudget mit		340 700 M.

genehmigen und zustimmen, daß

a. in § 2 des Nachtrags die Worte „Nach-

forderung I Treffnis" geändert werden in „II Treffnis",

b. in § 3 des Nachtrags statt „Nachforderung I Treffnis" gesetzt werde: „III Treffnis" und

c. in § 51 des Spezialbudgets die Worte „und Herstellungen" gestrichen werden,

einstimmig angenommen.

Der I. Vizepräsident gibt sodann bekannt, daß der Wunsch ausgesprochen worden sei, die Budgetkommission um ein weiteres Mitglied zu verstärken, und zwar sei hierzu Herr Geh. Kommerzienrat Koelle vorgeschlagen worden.

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Des weiteren gibt der I. Vizepräsident bekannt, daß eine Einladung seitens des Herrn Geheimerats Engler zur Besichtigung des neuen chemischen Instituts der Technischen Hochschule dahier eingegangen sei.

Schluß der Sitzung 12 Uhr.

Zur Beurkundung.

Die Sekretäre:

A. Freiherr von Rüdt.

Graf von Hennin.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg