



WOCHENSCHRIFT DES ARCHITEKTEN-VEREINS ZU BERLIN

HERAUSGEGEBEN VOM VEREINE

Erscheint Sonnabends u. Mittwochs. — Bezugspreis halbjährl. 4 Mark, postfrei 5,30 Mark, einzelne Nummern von gewöhnl. Umfange 30 Pf., stärkere entspr. teurer
Der Anzeigenpreis für die 4 gespaltene Pettzeile beträgt 50 Pf., für Behörden-Anzeigen und für Familien-Anzeigen 30 Pf. — Nachlaß auf Wiederholungen

Nummer 24

Berlin, Sonnabend den 11. Juni 1910

V. Jahrgang

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen, Postämter und die Geschäftsstelle Carl Heymanns Verlag in Berlin W.8, Mauerstraße 43.44

Alle Rechte vorbehalten

Die europäischen und amerikanischen Weltstädte unter dem Einfluß des elektrischen Schnellverkehrs

Vortrag, gehalten beim Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin am 13. März 1909
vom Baurat P. Wittig

I. Einleitung

Der Berliner Architekten-Verein blickt heute auf sein 85jähriges Bestehen zurück. Er hat in dieser Zeit außer den großen politischen Wandlungen, die zum Aufbau der Reichshauptstadt führten, die gewaltigen Fortschritte der Technik unmittelbar mit durchlebt, die dem Zeitalter des Eisens, des Dampfes und der Elektrizität ihren Stempel aufgedrückt und die Lebensbedingungen der Kulturwelt von Grund auf umgestaltet haben. Auf dem Gebiete des Verkehrswesens vor allem, dem die nachfolgenden Darlegungen gelten sollen, sah der Verein die gesamte Entwicklung an sich vorüberziehen, die durch die Einführung der mechanischen Kraft als Trägerin des Verkehrs begründet ist.

Die Vereinschronik greift zurück in die Zeit der Selbsthaftigkeit, in der größere Reisen zu den Seltenheiten gehörten, in der die Postkutsche das Beförderungsmittel für weitere Entfernungen darstellte. Aber schon wenige Jahre nach dem Entstehen des Vereins drang aus England die Kunde herüber von dem Siege der Stephenson'schen Dampflokomotive in dem denkwürdigen Lokomotivwettkampf von Rainhill am 6. Oktober 1829 und neun Jahre später, im Jahre 1838, brach auch für Berlin die Zeit der Eisenbahnen an, eingeleitet durch den Bau der Eisenbahn nach Potsdam, dem bald andere Strahlen seines heutigen Fernnetzes folgten.

Ein neues Verkehrsereignis, bescheiden in seiner äußeren Form, aber unendlich bedeutungsvoll für die Zukunft, sah der Verein hier im Jahre 1879: die Vorführung der kleinen elektrischen Lokomotive auf der Berliner Gewerbeausstellung. Sie bildet den Ausgangspunkt einer neuen Verkehrsära. Wie jene erste große Entwicklung des Dampfverkehrs sich an den Namen Stephenson's und seiner Lokomotive bindet, so knüpft sich diese zweite Entwicklungsreihe an den Namen Werner von Siemens, des Erfinders der Dynamomaschine und der elektrischen Betriebsweise der Bahnen.

A. Die Dampfeisenbahn im Stadtverkehr

Unaufhaltsam hat sich die Dampfeisenbahn in der Ueberwindung der örtlichen und zeitlichen Fernen den Erdball erobert, der heute von einem Gleisnetz umspannt wird, dessen Länge 25 Äquatorringen gleichkommt und die zweieinhalbfache Entfernung des Mondes von der Erde übertrifft. Aber

Der Vortrag ist unter dem Titel P. Wittig „Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr“ in erweiterter Form mit 2 farbigen Tafeln, 7 Stadtplänen und 93 Textabbildungen im Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin, erschienen (Preis gebunden 5 M.).

trotz dieser großen Ausdehnung und Vervollkommnung harpte noch bis in die neueste Zeit ein wichtiges Verkehrsproblem seiner Lösung, das die Frage zum Gegenstande hat:

Wie sind die Entfernungen zu überwinden, die sich innerhalb der riesenhaft anwachsenden Großstädte auftun, deren Durchmessung für die großen Volksschichten, denen die Wirtschaftsgesetze moderner Kulturentwicklung die großstädtischen Erwerbs- und Daseinsformen aufgenötigt haben, zur täglichen Notwendigkeit wird?

Diese Aufgabe konnte die Dampfeisenbahn nur in beschränktem Maße erfüllen, weil sich ihrem Vordringen in das Stadttinnere die größten Schwierigkeiten entgegenstellten. Die Dampffernbahnen waren daher zumeist gezwungen, am Rande der Städte Halt zu machen und hier ihre Endbahnhöfe anzulegen. Dabei hatten die neuen Bahnen doch die naturgemäße Wirkung, die Ausdehnung der Großstädte durch fortgesetzte Bevölkerungszuführung in immer schnellerem Tempo zu steigern; sie führten gleichzeitig zu einer allmählichen Änderung der Stadtbildung. Durch neue Angliederungen um das bebaute Weichbild herum und durch entferntere Besiedelungen wurde die Wohnbevölkerung nach außen gezogen und die innere Stadt in zunehmendem Maße Geschäftszwecken dienstbar. Diese gesteigerte Außenbesiedelung erweiterte das Bedürfnis nach schnelleren und häufigeren Verbindungen mit der Innenstadt; und so beginnt für die Städte die Zeit der Vorortbahnen. Wie diese neue Gattung städtischer Verkehrsmittel, insbesondere im Betriebe, den örtlichen Bedingungen nach und nach angepaßt wurde, zeigt sich am frühesten in der größten der Weltstädte, London, wo bereits in den sechziger Jahren Vorortbahnen geschaffen wurden, die sich bis auf die heutige Zeit in ihren Betriebsgrundzügen nicht geändert haben. Hier entschloß man sich auch zuerst, die Dampfeisenbahnen in die inneren Stadtteile einzuführen, und so diese Bahnen nicht nur dem Vorortverkehr, sondern auch dem innenstädtischen Lokalverkehr nutzbar zu machen; denn die auf dem Straßenboden laufenden Verkehrsmittel vermochten bei den großen Entfernungen den Ansprüchen an Leistungen, Schnelligkeit und dem zu bewältigenden Massenverkehr nicht mehr zu genügen. Derartige städtische Dampfschnellbahnen, für die in teurer Stadtgegend eigener Grund und Boden erworben und ganze Teile der großstädtischen Bebauung niedergelegt werden mußten, erforderten natürlich gewaltige Kostenaufwendungen.

Ein Beispiel dafür, mit welchen wirtschaftlichen Schwierigkeiten die Durchführung einer solchen auf eigenem Bahnkörper

quer durch bebaute Stadtgelände gehenden Bahn zu kämpfen hat, bietet auch die Berliner Stadtbahn, die schon während ihres ersten Baustadiums in Vermögensverfall geriet, und nur durch das Eintreten des Staates gerettet werden konnte. Dann allerdings ist ein großzügiges Bahnunternehmen entstanden, dem Berlin seine Entwicklung zum größten Teil zu danken hat.

Um die unerschwinglich hohen Grunderwerbskosten zu vermeiden, hat man schon frühzeitig für die Eisenbahnführung in Städten die Mitbenutzung der Straßen als der natürlichen Verkehrszüge in Aussicht genommen. In New York erfolgte sie seit 1878 in großem Umfange durch Hochbahnen auf Eisengerüsten. In London drängte die Verkehrsnot zur Anlage unterirdischer Schnellbahnen. Die erste Dampfuntergrundbahn wurde im Jahre 1863 eröffnet. Wer diese noch vor wenigen Jahren mit Dampf betriebenen Untergrundbahnen befahren hat, kennt die unerträglichen Übelstände, die der Fahrgast auf ihr zu erdulden hatte. Kemmann führt in seinem Werk „Der Verkehr Londons“ darüber die folgende Äußerung an:

„Wie viele Millionen sind für immer versenkt, die kein nennenswertes Erträgnis gebracht haben oder je bringen werden? Wie viele Zehntausende haben ihre Arbeitskraft, ihre Nerven und Gesundheit in dieser dunstigen sonnenlosen Luft untergraben und wie vielen steht das gleiche noch bevor?“

In dem Ringen um die Lösung so brennender Verkehrsfragen hat die Dampfeisenbahn die maßgebenden Grundlagen geschaffen; die weitere Vervollkommnung blieb und bleibt der neuesten Zeit durch Anwendung der elektrischen Betriebskraft vorbehalten.

B. Die elektrische Schnellbahn im Stadtverkehr

Lange schon, bevor die elektrische Betriebsweise für die städtische Schnellbahn nutzbar gemacht wurde, hat sie sich im Straßenbahnwesen bewährt und dieses auf eine solche Höhe gebracht, daß, wo die örtlichen Verhältnisse es zuließen, eine Reihe großstädtischer Verkehrsaufgaben in vorzüglicher Weise gelöst wurden. Mit Rücksicht auf den Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr kann indes der Straßenbahn im Stadttinnern nur eine verhältnismäßig geringe Geschwindigkeit bis etwa 15 km zugestanden werden und in einzelnen Weltstädten (London, Paris) gibt die geringe Breite zahlreicher innerer Straßen für die Oberflächenbahnen überhaupt nur in geringerem Umfange Raum. Für den eigentlichen städtischen Schnellverkehr mit seiner größeren Geschwindigkeit und für die Beförderung mit längeren Bahnzügen war — wie bei den Dampfschnellbahnen — die Führung auf eigenem, von der Behinderung des Straßenlebens unabhängigen Bahnkörper notwendige Bedingung, für deren Erfüllung sich nun durch die Einführung der Elektrizität als Kraft- und Lichtquelle neue fruchtbare und vielgestaltige Lösungen darboten.

Der Fortfall der Raucherentwicklung in erster Linie, die Verteilung der Antriebskraft auf die einzelnen Wagen, die die Lokomotive entbehren macht, schnelleres Anfahren und Anhalten, Freiheit in der Zugbildung, leichter Wechsel in der Kraftstärke und damit die Möglichkeit, größere Steigungen und engere Kurven zu nehmen, sind Vorzüge, durch die die elek-

trische Schnellbahn ein der Eigenart der Stadtverhältnisse sich anpassendes und mit ihr verwachsendes Element der Neuzeit geworden ist und sich unter den städtischen Einrichtungen das Bürgerrecht erworben hat.

Bei oberirdischer Führung läßt sie sich wegen ihrer leichten und schmiegsamen Bauart dem Bild der Straßen und Plätze und dem Charakter der Umgebungen einheitlich einfügen; in neueren Stadtplänen wird der Einbau elektrischer Schnellbahnen als zur Stadtentwicklung gehöriger Anlagen heute bereits vielfach vorgesehen. Unterirdische Bahnanlagen, die bei dem Dampfbetriebe eine Pein für die Fahrgäste waren, werden durch den elektrischen Betrieb überhaupt erst in vollem Maße daseinsberechtigt.

Die Elektrizität ist aber nicht nur die Betriebskraft der Stadtschnellbahnen; sie macht auch die unterirdische Nacht zum Tage und beseitigt so viele Schwierigkeiten, die sich dem Betriebe der Bahnen unter der Erde bisher entgegenstellten. Sie schafft weiter für die Herstellung der Schnellbahnen neue bedeutungsvolle Grundlagen durch Vervollkommnung der Tunnelbaumethoden bei Anwendung elektrischer Kraft und Beleuchtung; das Vordringen elektrischer Bahnen wird jetzt auch in den engsten Stadtvierteln ermöglicht. Die vor Jahrzehnten begonnenen, aber unvollendet gebliebenen Tunnelbauten unter den Meeresarmen von New York konnten mit den neuen Hilfsmitteln wieder aufgenommen und glänzend zu Ende geführt werden. Unter hohen Häusern werden mehrstöckige Bahnhöfe mit vollem Erfolg betrieben; es ist eine neue unterirdische Verkehrswelt geschaffen worden.

Von den Störungen des Straßenverkehrs losgelöst, der Straßenbahn an Schnelligkeit, den Dampfbahnen durch größere Anpassung an die Gestaltung des Stadtbildes und an die Ansprüche der Bevölkerung überlegen, hat sich die elektrische Schnellbahn zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel für die Großstädte entwickelt.

C. Heutige Ausdehnung des elektrischen Schnellverkehrs in den Weltstädten

Man kann sagen, daß der elektrische Stadtschnellverkehr ein Kind unseres Jahrhunderts ist. Die wenigen elektrischen Stadtschnellbahnen, deren Entstehung weiter zurückgreift, sind als Vorläufer allerdings von größter Bedeutung, so die City- und Südlondonbahn, auf die später noch eingegangen wird, die Liverpools Hochbahn, eine rd 9 km lange Hafenbahn, die Budapester Untergrundbahn, das Vorbild der Unterpflasterbahnen, und die ersten Bostoner Bahnstrecken. Im Jahre 1900 setzten die großen Stadtschnellbahnen der Weltstädte ein: Als erste die für die Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 fertiggestellte Untergrundbahn; im gleichen Jahre entsteht die Zentrallondonbahn. Im ganzen aber sind es heute erst sieben Weltstädte, in denen elektrische Schnellbahnen, zumeist Hoch- und Untergrundbahnen, in größerem Umfange in Betrieb sind. Es sind dies:

London, Paris, Berlin in der alten Welt,
New York, Boston, Chicago, Philadelphia in der neuen Welt.
Diese Städte sollen näherer Betrachtung unterzogen werden.

(Fortsetzung folgt)

Die apulische Stadt Lecce und ihre Baudenkmale

Ober- und Geheimer Baurat Dr.-Ing. Stübgen sprach unlängst im Architekten-Verein zu Berlin unter Vorführung von Lichtbildern über die apulische Stadt Lecce und ihre Baudenkmale. Die abseits von den üblichen Reiselinien, auf dem „Absatz des italienischen Stiefels“ gelogene Stadt ist, auch in Architektenkreisen, sehr wenig bekannt. Der Vortragende lernte sie kennen, als er genötigt war, wegen einer falschen Gepäckbeförderung der italienischen Bahnen, mehrere Tage in Brindisi zu verweilen. Eine Eisenbahnstunde südwärts liegt Lecce, nach Gregorovius das „Florenz des Rokoko“. Die Stadt hat noch ihre mittelalterlichen Mauern, über welche die Kirchen, die Türme, Paläste und Gärten in malerischem Bilde den Reisenden begrüßen (Abb. 179). Das Innere der Stadt ist sauber und gepflegt, die Straßen sind mit Marmorplatten belegt und reich an Barockpalästen mit Terrassen und Balkonen; die offenen Einfahrten gewähren oft überraschende Blicke in die Höfe und Treppenanlagen. Der schönste Platz ist der



Abb. 179. Gesamtansicht

Domplatz, umgeben von der Kathedrale, ihrem an die Giralda zu Sevilla erinnernden Glockenturm, dem Bischofspalast und dem Seminario. Eine ganze Architektenschule hat in spanisch-aragonischer Zeit in Lecce geblüht und in zahlreichen Werken sich verewigt. Ihre berühmtesten Namen sind Francesco Zimbardo, Antonio Carducci und Giuseppe Cino. Das Seminario besitzt eine der besten Fassaden jener Zeit (Abb. 180). Von den vielen Kirchen aus dem 17. und dem Anfang des 18. Jahrhunderts, San Luigi, San Domenico, San Marco, Santa Teresa, Madonna delle grazie usw., zeigte der Vortragende in Lichtbildern die schöne Kirche del Rosario und die überaus reiche, trotz ihrer Formenfülle doch kaum als überladen wirkende Kirche San Croce (Abb. 182), das Äußere mehrfach an italienisch-romantische Motive erinnernd, das Innere eine großräumige, dreischiffige Barockhalle. Es ist ein Werk Zimbardos, dem als kunstvolle Bildhauer Gabriele Riccardo und Cesare Penna zur Seite standen. Neben



Abb. 180. Seminar

San Croce erhebt sich der überaus wirksame Bau des ehemaligen Cölestinerklosters, die jetzige Präfektura (Abb. 182), an den Fassaden in reichen Barockformen, an den Höfen in einer edlen Spätrenaissance ausgebildet, einzelne Portale von außerordentlicher, ziervoller Feinheit. Die benachbarte „Villa Comunale“, der Stadtpark, gibt ein Beispiel üppigsten südlichen Pflanzenwuchses.

Es ist schwer, in dem unregelmäßigen, engen Straßennetz, das auch in der Städtebauperiode des Barock unverändert geblieben ist, sich zurechtzufinden, weil Straßenschilder und Fremdenführer fehlen. Der Vortragende schilderte noch den Marktplatz mit der Säule des heiligen Oronzo, einer aus Brindisi hierher geschafften antiken Cippolinsäule; den Arco di Trionfo a Carlo V, jetzt Porta di Napoli,



Abb. 181. Triumphbogen Karls V



Abb. 182. Präfektur und Kirche San Croce

ein vornehmes Renaissancetor mit dem deutschen Reichsadler im Giebfelde (Abb. 181); die ähnliche Porta di San Biagio, und schließlich die heute als Friedhofskirche dienende Chiesa di San Nicolo e San Cataldo, ein feines romanisches Bauwerk aus dem 12. Jahrhundert. Die Normannenzeit und die spanische Herrschaft bildeten die Blüteperioden der merkwürdigen Stadt. Auf den Trümmern einer griechischen Kolonie als römische Stadt Lupae erbaut, zeigt sie noch heute die an eine Pinie gelehnte Wölfin als Wappen. Sie ist trotz ihrer Abgelegenheit wert, von den Italienbesuchern studiert und bewundert zu werden. Mehr noch, als ein Rokoko-Florenz, ist sie ein „Nürnberg des Barock“.

Reform des Rechnungswesens

Aus den stenographischen Berichten des Hauses der Abgeordneten. 26. Sitzung am 23. Februar 1910. — Etat der Oberrechnungskammer
Fortsetzung aus Nr. 23, Seite 170

Dr. Wagner (Breslau), Abgeordneter (freikons.) fortfahrend:

Aber das ist eine kleine Nebensächlichkei, über die die Verwaltung selbst entscheiden kann, da ich, soweit ich die Gesetze und Regulative mir zu eigen gemacht habe, nichts darin finde, daß diese Art der schriftlichen Schlußrechnung unbedingt vorgeschrieben ist. Viel wichtiger ist mir die materielle Tätigkeit der Oberrechnungskammer. Sie werden sich erinnern, daß in der 5., 6. und 7. Sitzung des Reichstags in dieser Session die Tätigkeit des Rechnungshofs des Deutschen Reichs stark gestreift wurde bei der Debatte über die Kieler Werftaffäre, und es ist sehr charakteristisch, daß alle Redner sich gleich abfällig über die Leistungen des Rechnungshofs des Deutschen Reichs insofern geäußert haben, daß das, was durch seine außerordentlich mühsame und detaillierte Tätigkeit erspart wurde, doch geringfügig gegenüber dem sei, was er in Wirklichkeit koste. Ich verahre mich durchaus gegen die Unterstellung, als ob ich die Tätigkeit des Rechnungshofs für überflüssig erklären oder irgendwie unterschätzen will. Aber ich glaube doch, daß eine Reform des Rechnungswesens auch an dieser Stelle eine absolute Notwendigkeit ist. Ich werde darauf noch mit einigen Worten der Ausführungen zurückkommen, die die Herren im Reichstag dazu gemacht haben. Jedenfalls steht fest, daß bei der Kieler Werftaffäre die Tätigkeit des Rechnungshofs völlig versagt hat. Ein preußisches Beispiel kann ich Ihnen aus dem Jahre 1904 anführen — da hatte zwar niemand für nötig gehalten, auf diesen Punkt der obersten Rechnungsprüfung zurückzukommen —, es sind die großen Eisenbahnterschleife, ebenfalls von Altmaterial, die in den östlichen Eisenbahndirektionsbezirken vorgekommen sind. Ich brauche nur den Namen Viktor Friedberg zu nennen, um die Herren zu erinnern, um was es sich handelt. Wenn es auch nur 100 Waggon Material gewesen sind, — es ist eine Kleinigkeit gegenüber dem, was in Kiel verschwunden ist —, es wäre doch erwünscht gewesen, daß die Tätigkeit der höchsten Rechnungsprüfungsstelle uns beizeiten etwas Aufklärung hätte verschaffen können, wo denn gewisse große Bestände hingekommen waren. Das ist nicht gelungen.

Das Interessanteste aber in diesem von mir schon erwähnten Quartbande sind die Bemerkungen der Oberrechnungskammer, die wir in 113 Quartseiten finden. Sie sind ein Resultat des Fleißes der Departementsräte, die damit ihrer Pflicht genügt haben, die ihnen in § 31 des Regulativs von 1873 ausdrücklich vorgeschrieben ist, die Berichte für den Landtag zu redigieren und zu bearbeiten. Gerade diese Bemerkungen enthalten eine Fülle Material, wie man manche Sachen nicht machen soll. Sie verletzen meines Erachtens geradezu den Grundsatz, daß man nicht Kleinigkeiten mit allzu großen Mitteln überwinden soll. Es handelt sich hier tatsächlich oft um ganz minimale Beträge, die außer jedem Verhältnis stehen zu dem ungeheuren Aufwand von Arbeitskraft und Schreibwerk, der darauf verwandt wird. In extenso möchte ich Ihnen das nicht vortragen, will aber doch ein Schulbeispiel anführen, das sich auf S. 51 dieser Bemerkungen befindet. Es ist der Fall Nr. 209.

Da handelte es sich um 13,20 M., die seinerzeit als eine nicht wieder vereinnahmte, zu unrecht gezahlte Unterstützung an die Witwe

eines Beamten bezeichnet wurden. Dieser Fall stammt aus dem Jahre 1903. Es sind sämtliche Instanzen, die in Betracht kommen, auch das Staatsministerium mit der Sache befaßt worden; die Oberrechnungskammer will auf das ihr zustehende Recht nicht verzichten, daß ihre formalistische Anschauung in diesem Falle genau durchgeführt werden muß. Also, meine Herren, jetzt, nach 7 Jahren, sind wir endlich so weit, daß dieser Betrag von 13,20 M. in irgendeiner Form aus der Welt geschafft worden ist. Es wird da, was ich für sehr wesentlich halte, gesagt:

Es wird anerkannt, daß im vorliegenden Falle erhebliche Billigkeitsgründe sowohl für die Herbeiführung einer königlichen Bestimmung als auch für die Gewährung einer Unterstützung sprechen. Der Witwe sollten diese zuviel gezahlten 13,20 M. Unterstützung wieder entzogen werden, aber es hätte ihr dann eine Unterstützung in derselben Höhe gewährt werden müssen.

Meine Herren, wenn das nicht ödester Bürokratismus und Formalismus ist, dann weiß ich nicht, was man dafür noch weiter anführen soll. So sehr anzuerkennen ist, daß auch im kleinen formale und rechtliche Bestimmungen gültig bleiben und respektiert werden müssen, möchte ich doch glauben, daß in diesem Falle doch summa jus summa injuria ist. Denken Sie: die nahezu drei Seiten Satz, die lediglich die Mitteilung dieser Tatsache kostet, macht ja schon mehr als das doppelte an Kosten aus als diese 13,20 M., und wenn man weiter bedenkt, was außerdem noch an Zeit und Arbeit von Beamten an Papier und Porto aufgewendet worden ist, dann kommt vielleicht das hundertfache von dem umstrittenen Betrage heraus.

Derartige Sachen finden Sie vielfach, ich will darauf aber nicht weiter eingehen und mich mit diesem einen Beispiel begnügen, das wohl angetan wäre, uns die Ueberlegung nahezu legen, ob man nicht die Prüfung in den kleinsten Details doch auf ein gewisses Maß beschränken könnte. In dieser Richtung bewegen sich auch die Vorschläge, die im Reichstag gemacht worden sind.

Ein anderes Beispiel will ich Ihnen noch nennen. Auf Seite 111 bis 113 wird angeführt, daß in 14 067 Fällen in der Abrechnung für das Jahr 1906 Beanstandungen haben stattfinden müssen, indem entweder Einnahmen in einem falschen Jahre, zu früh oder zu spät gebucht worden sind oder, was noch viel wichtiger ist, die Einnahmen auf einen Titel verbucht worden sind, wo sie nicht hingehören, sondern vielleicht bei einem benachbarten Titel. Von diesen 14 067 Fällen beziehen sich allein 5851 auf Reisekosten und Tagegelder der Beamten, was ja mein Parteifreund Viereck bereits in der 23. Sitzung des Hauses gelegentlich der Beratung der Vorlage über die Dienststreifen der Beamten erwähnt hat. Es sind also 41,5% der Beanstandungen, die sich auf diese Kleinigkeiten, kann man doch sagen, beziehen. In Summa handelt es sich bei den gesamten Beanstandungen um 468 199 M., bei den Reisekosten und Tagegeldern der Beamten aber nur um einen Betrag von 57 235 M., also um 12,2% der Gesamtsumme. Aus der Vergleichung dieser beiden Prozentsätze ist schon zu ersehen, daß es sich tatsächlich um kleine Beträge handelt, die wirklich kaum der Mühe gelohnt hätten, einen so großen Behördenapparat deswegen in Bewegung zu setzen. Ich bitte Sie, meine Herren, sich gegen-

wärtig zu halten, daß die preußische Oberrechnungskammer mit dem Chefpräsidenten und den Unterbeamten zusammen 188 Beamte umfaßt, also doch einen recht ansehnlichen Verwaltungskörper darstellt.

Nun, meine Herren, ist es ja natürlich sehr leicht, Kritik zu üben; man soll aber auch positive Vorschläge machen. Jedenfalls steht fest — das hört man gar nicht selten von Beamten sagen —, daß die Furcht vor der Oberrechnungskammer oft die Selbständigkeit der Behörden unterbindet und hindert; man will sich nicht der Unannehmlichkeit aussetzen, sich Monita zuzuziehen, und vermeidet leicht Sachen, die an sich notwendig gewesen wären, um diesen formalen Belästigungen zu entgehen. Meine Herren, wir haben hierzu ein ganz interessantes Geständnis, das der Herr Staatssekretär des Reichsmarineamts v. Tirpitz machte, als er bei Gelegenheit dieser von mir erwähnten Debatten im Reichstag sagte:

Die Marinoverwaltung ist selber geknebelt durch das Etatsgesetz, durch den Rechnungshof, durch alle möglichen sonstigen Vorschriften.

Das ist immerhin ein akzeptabler Ausspruch! Meine Herren, ich erinnere daran, daß sich die Behörden — das ist ein offenes Geheimnis unter den Beamten — oft gemüßigt fühlen, einen Etatstitel, bei dem eine zwingende Notwendigkeit des Aufbrauchs nicht vorlag, doch aufzubrechen, um nicht in den Verdacht zu kommen, daß der Etatstitel zu hoch angesetzt sei, und daß er infolgedessen voll angewendet werden muß, um ihn nicht im nächsten Etatsjahre gekürzt zu sehen. Das findet bekanntlich sehr häufig gerade bei Dienstreisen der Beamten statt. Es kommt vor, daß dieser Fonds lange vor Jahreschluß beinahe aufgebraucht ist; dann heißt es mit einem Mal: nein, nun wird nicht mehr gereist; dann müssen selbst notwendige Dienstreisen unterbleiben, um nicht zu überschreiten. Andererseits, wenn am Ende des Etatsjahres noch ein wesentliches Quantum in einem Etatstitel übrig ist, dann heißt es: ja, hier sind noch ein paar tausend Mark, die können doch nicht verfallen, das geht nicht, sonst kommen wir in den Verdacht, daß wir falsch etatisiert haben — jetzt wird flott gereist, damit der Titel aufgebraucht wird! Meine Herren, das ist eine Konsequenz der Einrichtungen, die die Furcht vor der allmächtigen und übermächtigen Oberrechnungskammer führt zu diesen, wie ich durchaus anerkennen will, unerwünschten Zuständen; es liegt aber im menschlichen Wesen, das läßt sich nicht vermeiden.

Nun wird ja mit Recht anerkannt: eine oberste Rechnungsprüfung muß stattfinden, um dafür zu sorgen, daß Recht und Billigkeit in allen Stellen herrscht. Aber, meine Herren, ich glaube, das hat doch eine Grenze. Man sollte doch auch den angestellten Beamten ein gewisses Maß von Vertrauen, namentlich in kleinen Dingen, gewähren; man kann sie doch nicht alle als wissentliche Fälscher ihrer Rechnungen ansehen. Darauf aber kommt es hinaus, wenn man bis in die allerkleinsten Abrechnungen der Lokalinstanzen hineinsteigt. Meine Herren, da möchte ich mich den Vorschlägen durchaus anschließen, die im Reichstage von meinem Parteifreunde Frhrn. v. Gamp gemacht worden sind. Dieser führte folgendes aus, was ich nur kurz wiederholen will:

Das Rechnungswesen muß geändert werden, um eine zuverlässige Kontrolle zu erreichen und unsere Behörden von diesen maßlosen Schreibereien zu befreien, unter denen sie jetzt fast zusammenbrechen. Ein großer kaufmännischer Betrieb läßt sich nicht nach den Formen und Vorschriften der Oberrechnungskammer kontrollieren, die vielleicht 50 oder 100 Jahre alt sind.

Meine Herren, hierzu bemerke ich, daß die erste Dienstinstruktion der Oberrechnungskammer vom Jahre 1824 stammt und, wie in dem sehr schätzenswerten Werke von Schwarz und Strutz über den Staatshaushalt zu lesen ist, noch jetzt zum Teil in Wirksamkeit ist; es trifft also fast vollständig zu, daß diese Vorschriften bald 100 Jahre alt sind. Nun besteht in dem Gesetz von 1872 ein Paragraph, der § 13, der der Oberrechnungskammer wohl die Handhabe geben würde, sachlich zu kontrollieren und sich nicht auf die rein kalkulatorische Nachprüfung zu beschränken. Er lautet dahin, daß sie auch das Recht hat, „außerordentliche Kassen- und Magazinrevisionen zu veranlassen“. Meine Herren, auf das letztere Wort, „Magazinrevisionen“, lege ich ein großes Gewicht. Wenn solche Magazinrevisionen tatsächlich stattgefunden hätten, wäre es sicherlich nicht möglich gewesen, daß sich jahrzehntelang auf der Kieler Werft solche Zustände ausgebildet hätten, daß auch in Preußen bei der Eisenbahnverwaltung trotz aller Aufsicht, trotz aller Sorgfalt und Kontrolle große Unterschleife vorgekommen sind. (Sehr richtig!) Das große Publikum wäre nicht in die Lage gekommen, über den Sinn und die Bedeutung von Worten wie „Balbost“ und „Meschores“ nachdenken zu müssen und sich in tiefgründigen Studien erklären zu lassen, aus welcher Sprache denn diese fremdartigen Worte stammen; ich fürchte, sie sind jetzt zu einer Bereicherung des deutschen Sprachschatzes geworden. Das wäre nicht nötig gewesen, wenn tatsächlich materielle Revisionen durch die Oberrechnungskammer hätten stattfinden können. Darauf haben auch andere Redner des Reichstages hingewiesen.

Meine Herren, ich will mit den Ausführungen meines Kollegen Herrn Frhrn. v. Gamp schließen, der folgendes noch hinzugefügt hat: Die Reform der Oberrechnungskammer muß nach zwei Richtungen hin Platz greifen. Wir müssen zunächst die Revisionen vorzugsweise in die Lokalinstanz verlegen.

— Das ist auch durchaus meine Ansicht. —

Die vortragenden Räte können sich aus den 26 000 kg Papier, die sie von einer einzigen Werft erhalten haben, nicht diejenigen Beläge herausuchen, in denen gerade die finanziell wichtige Bedeutung liegt.

Also, meine Herren, diese Worte meines Parteifreundes mache ich zu meinen eigenen, und ich will hoffen und wünschen, daß die Immediatkommission, die ja ihre Tätigkeit auch auf die Reform des Rechnungswesens erstrecken soll, auch davon Notiz nehmen möchte und in absehbarer Zeit die Behörden von dem ungeheuren Wust der kleinlichen Prüfung und auch die Oberrechnungskammer von einer Menge unlohnender Detailarbeit befreien und sie wirklich in den Stand setzen wird, materiell zu revidieren und die Vorschläge, die zur Besserung unseres Staatshaushalts dienen sollen, auch wirklich durch eigene Kenntnis begründen zu können.

Was ihr dazu tut, sind nicht juristisch gebildete Hilfsarbeiter, sondern Techniker; denn die Techniker sind allein imstande, solche Magazinrevisionen und ähnliche materielle Nachprüfungen auszuführen. Es wurde auch damals gesagt: ja, revidiert ist worden! Aber durch wen? Durch Assessoren! Man kann aber einem Juristen absolut nicht zumuten, über rein technische Dinge, über Werkzeuge, Maschinen usw. irgendetwas zu wissen. Das ist ein unbilliges Verlangen. Da ist es denn natürlich vorgekommen, daß die Arbeiter irgendeinem Werkzeug, irgendeiner Maschine gezeigt und gesagt haben: ja, das ist die Sache, die Sie sehen wollen. Wenn dann ein paar Tage darauf ein wirklicher Techniker, Ingenieur oder Baurat, dazu kam, waren diese schönen Dinge alle nicht da, sondern ganz andere Sachen. Man soll also von einem Juristen nicht verlangen, was nur von einem Techniker geleistet werden kann.

Es würde also notwendig sein, daß die Oberrechnungskammer auch mit anderen Kräften ausgestattet wird, die ihr wirklich die Fakultas geben, die sie braucht. Die potestas gründlich und nutzbringend zu untersuchen, hat sie, aber die potentia hat ihr bisher gefehlt! (Heiterkeit und Bravo! bei den Freikonservativen.)

Dr. Gottschalk (Solingen), Abgeordneter (nat.-lib.): Meine Herren, ich will die Mißstände bei der Kieler Werft nicht in den Bereich meiner Betrachtungen über die Oberrechnungskammer ziehen; aber ich bin mit dem Herrn Vorredner der Meinung, daß die Arbeiten der Oberrechnungskammer sehr häufig in krassem Mißverhältnis zu der von ihr behandelten Frage stehen. Die Oberrechnungskammer ist meines Erachtens diejenige Stelle, die besonders geeignet erscheint, dafür zu sorgen, daß die so vielfach vermißte bessere, einen kaufmännischen Geist atmende Buchführung bei der Staatsverwaltung Eingang findet.

Bei der Oberrechnungskammer fließen die Rechnungen aus allen Staatsbetrieben zusammen. Deshalb ist es ihr möglich, einerseits die Mängel, andererseits die Vorzüge im Geschäftsbetrieb der einzelnen Verwaltungen zu erkennen und für ihre Beseitigung beziehungsweise Verbreitung Sorge zu tragen. Deshalb wäre es meines Erachtens dringend erwünscht, daß die Aufgabe der Oberrechnungskammer in der Weise erweitert würde, daß sie maßgebende Vorschläge in bezug auf die Gestaltung des Geschäftsbetriebes, insbesondere der Buchführung der einzelnen Verwaltungen zu machen hätte. Da es sich um eine Zentralbehörde handelt, brauchte man nicht an Kräften zu sparen. Man könnte auch die am höchsten bezahlten Kräfte aus allen Berufsständen zur Verwendung bringen; die Ausgaben würden sich ganz gewiß durch die dadurch in den einzelnen Verwaltungen erzielten Ersparnisse wieder einbringen lassen. Die Oberrechnungskammer hat von jeher im Mittelpunkt der staatlichen Einrichtungen gestanden, hat außerordentlich Tüchtiges geleistet und ihretwegen sind wir auch — und wohl auch mit Recht — von fremden Staaten beneidet worden. Aber die Aufgabe, die ihr durch den § 1 des Gesetzes vom 27. März 1872 gestellt ist, scheint zu eng zu sein, indem dort nur bestimmt ist, daß sie die Kontrolle des gesamten Staatshaushalts durch Prüfung und Feststellung der Rechnungen über Einnahme und Ausgabe von Staatsgeldern, über Zugang und Abgang von Staatseigentum und über die Verwaltung der Staatsschulden zu führen hat. Es müßte eine Erweiterung ihrer Zuständigkeit in der Richtung eintreten, daß durch ausdrückliche gesetzliche Bestimmung ihr die Aufgabe, Vorschläge für Vereinfachung und zweckmäßiger Gestaltung der Geschäftseinrichtungen der Behörden zu machen, zugewiesen wird. Man könnte entgegen, dadurch würde sie von der ihr jetzt obliegenden Aufgabe, die sämtlichen Rechnungen zu revidieren, abgedrängt. Indessen würde eine Beschränkung ihrer Tätigkeit in dieser Richtung nicht von erheblicher Bedeutung sein. Ich kann mich da, glaube ich, ohne weiteres auf die Ausführungen meines Herrn Vorredners beziehen, möchte aber nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß auch der Herr Finanzminister am 18. Februar d. J. hier erklärt hat, er bemühe sich, dahin zu wirken, daß die Oberrechnungskammer von der Last der Revisionen aller einzelnen Rechnungen befreit, insbesondere die Prüfung der Rechnungen mehr als bisher in die Provinzialinstanz verwiesen werde, und die Oberrechnungskammer mehr auf Stichwahlen sich beschränke. (Sehr richtig!) Das würde meines Erachtens ein sehr großer Segen sein, wenn man berücksichtigt, welche Massen von Tinte, von Papier und Arbeitskräften in allen Verwaltungen jetzt für die kleinlichsten Aufgaben durch die Oberrechnungskammer in Anspruch genommen werden.

(Fortsetzung folgt)