

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

14. Sitzung (04.03.1880)

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Vierzehnte öffentliche Sitzung.

Karlsruhe, den 4. März 1880.

Gegenwärtig:

Die in der vorigen Sitzung erschienenen Mitglieder mit Ausnahme Seiner Erlaucht des Herrn Grafen zu Leiningen-Billigheim und des Herrn Grafen von Verlichingen.

Von Seiten der Regierungskommission:

Der Präsident des Handelsministeriums, Herr Staatsminister Turban, Herr Generaldirektor Eisenlohr und Herr Betriebsdirektor Schupp.

Unter dem Voritze des Präsidenten, Herrn Oberlandesgerichtspräsidenten Obkircher.

Eingaben sind keine eingekommen.

Der Präsident bemerkt zunächst, es sei von einigen Herren der Kammer der Wunsch ausgesprochen worden, daß die Kammer heute noch eine Kommission niederlegen möchte für die Berathung der Motion des Abgeordneten von Feder in Betreff der Revision der Städteordnung. Er schlage vor, nach der heutigen Sitzung diese Kommission, welche wohl aus 7 Mitgliedern zu bestehen haben werde, zu wählen.

Das Haus tritt diesem Vorschlage stillschweigend bei.

Faller übergibt Erläuterungen über die Verkehrsverhältnisse, den Bau einer Höllenthalbahn betreffend, in einigen Exemplaren zur Vertheilung.

Auf der Tagesordnung steht die Berathung des von Geheimerath Dr. Grashof erstatteten Kommissionsberichts über

- 1) das Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung und zwar
 - a. das Budget für den eigentlichen Bahnbetrieb,
 - b. das Budget für den Betrieb der Eisenbahnwerkstätten,

c. das Budget für den Betrieb der Eisenbahnmagazine,

2) das Budget der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,

3) das Budget des umlaufenden Betriebsfonds dieser beiden Verwaltungszweige,

4) das Budget über den Antheil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn,

Beilage Nr. 164.

Zur Generaldiskussion erhält zunächst das Wort der Berichterstatter Geheimerath Dr. Grashof:

Die Prüfung der vorliegenden Budgets und Vergleichung mit den früheren Budgets sei durch den Umstand erschwert worden, daß dasselbe in zwei verschiedenen Formen vorgelegt worden ist, sowohl in der bisher üblich gewesenen Form, als auch nach dem allgemeinen deutschen Buchungsformular. Redner erörtert zunächst die Unterschiede zwischen dem früheren und dem jetzigen Verfahren und zeigt, wie die neue Einrichtung bedeutende Vortheile vor der früheren voraus habe.

Was das Budget in materieller Beziehung betreffe,

so sei ja allgemein bekannt, daß die Eisenbahn-Rente seit Jahren im Abnehmen begriffen ist, und es liege nahe, die Maßregeln in Erwägung zu ziehen, welche eine Verbesserung herbeizuführen geeignet wären. Es könnten jedoch heute die allgemeinen Fragen über unsere Eisenbahnverhältnisse außer Betracht bleiben, da dieselben schon bei einer früheren Gelegenheit im Großen und Ganzen erörtert wurden und da späterhin immer noch auf dieselben zurückgekommen werden könne. Hier seien nur diejenigen Punkte zu berühren, welche auf den Eisenbahn-Betrieb Bezug haben. Um auf diesem Gebiete Ersparnisse herbeizuführen, könne in Betracht gezogen werden, zunächst eine Beschränkung des Personals, hauptsächlich auf solchen Bahnen, welche vorwiegend dem lokalen Verkehre dienen; für solche Strecken werde sich die Einführung des Sekundärbetriebs empfehlen. Sodann könne in Betracht gezogen werden die Revision der Taxen für den Personenverkehr. In letzterer Beziehung sei die Kommission in Uebereinstimmung mit dem anderen Hause der Ansicht, daß es durchaus billig sei, daß der Ausfall in erster Reihe von Denjenigen zu decken sein würde, welche von diesem Verkehrsmittel Gebrauch machen. Natürlich müsse hierbei nicht minder wie bei den Versuchen, eine Beschränkung und Vereinfachung des Verkehrs herbeizuführen, mit der größten Vorsicht vorgegangen werden und werde es sich jedenfalls empfehlen, in Gemeinsamkeit mit den Nachbarverwaltungen vorzugehen, wenigstens soweit es sich um den durchgehenden direkten Verkehr handelt. Einen ähnlichen Wunsch, wie das andere Haus, zu Protokoll zu geben, halte die Kommission nicht für erforderlich, da ja zu erwarten stehe, daß die Großherzogliche Regierung schon auf die vom andern Hause gegebene Anregung hin dieser Frage näher treten werde.

Endlich wolle er nicht unterlassen, hier anzusprechen, daß aus dem vorliegenden Budget im Großen und Ganzen das ernste Bestreben der Eisenbahnverwaltung ersichtlich sei, durch Ersparnisse eine Verbesserung der finanziellen Ergebnisse herbeizuführen.

Freiherr von Göler anerkennt ebenfalls, daß der Leitung unserer Eisenbahnverwaltung keine Schuld an der gegenwärtigen mißlichen Lage beigemessen werden könne. Die Ursachen des großen Ausfalls, der wesentlich in die ganze Finanzwirthschaft eingreife, seien wo anders zu suchen. Derselbe hänge nach Ansicht des Redners wesentlich zusammen mit der Errichtung von Bahnlagen, die einen unverhältnißmäßig hohen Bau-

aufwand erfordern. Die nächste Lehre, welche hieraus gezogen werden müsse, sei die, daß künftig mit dem Neubau von Bahnlagen etwas vorsichtiger verfahren werden müsse, daß zu einem Neubau nur dann geschritten werden dürfe, wenn eine gewisse Garantie vorliegt, daß dadurch die Staatskasse nicht belastet wird.

Sehe er sich nach Mitteln zur Herbeiführung günstigerer Ergebnisse um, so trete ihm vor Allem die Umwandlung der 4 $\frac{1}{2}$ prozentigen Eisenbahnleihe in eine 4 prozentige entgegen, wodurch dem Staat immerhin 200,000 Mark jährlich könnten erspart werden.

Die Eisenbahnbetriebsverwaltung habe bereits in anerkannter Weise die Betriebskosten einzuschränken versucht, namentlich durch Verringerung des Personals. Er möchte nur bitten, mit Vorsicht nach dieser Richtung zu verfahren; man könne auch zu weit gehen. Was das niedere Personal anlange, so scheine man bereits an der Grenze der Einschränkung angelangt zu sein. Bei noch größerer Einschränkung befürchte er eine Geschäftsüberbürdung des Personals, sowie, daß die Sonntage immer mehr zum Dienste verwendet würden. In dieser Beziehung müsse er bemerken, daß, wie er selbst wahrgenommen, schon jetzt häufig an Sonntagen, namentlich in den Eisenbahnwerkstätten Arbeiten verrichtet werden, welche füglich verschoben werden könnten. Das sollte vermieden werden; auch sollte die Veranstaltung von Extrazügen an Sonntagen möglichst unterbleiben.

Ersparnisse ließen sich ferner erzielen, wenn die Bahnhöfe und die Waggonen etwas weniger luxuriös eingerichtet würden; in dieser Hinsicht werde weit mehr Aufwand gemacht als in anderen Ländern, z. B. in Frankreich. Das Publikum sei allerdings ziemlich anspruchsvoll; allein die finanzielle Lage des Staats erheische thätlichste Einschränkung.

Die Erhöhung der Personentaxen halte er nicht nur für wünschenswerth, sondern auch für gerecht; denn er sehe nicht ein, warum die Steuerzahler den Vergnügungs- und Geschäftsreisenden das Reisen erleichtern sollen. Eine Erhöhung sei hier um so gerechtfertigter, als die Kosten der Eisenbahn-Verwaltung sich im Laufe der Zeit bedeutend erhöht haben.

Was dagegen die Einschränkung der Zahl der Züge anlange, so glaube er, daß man auch hier bereits an der Grenze des Zulässigen angelangt sei.

Schließlich bemerke er, daß er die Erhöhung der Einnahmen aus dem Güterverkehr, wie dies von der zweiten Kammer beschlossen worden, für höchst bedent-

lich halte. Er glaube nicht, daß es zur Solidität des Staatshaushalts beiträgt, wenn man in dieser Hinsicht zu sehr Hoffnungen und Wünsche walten lasse.

Prälat Doll will nur mit Bezug auf die Sonntagsfrage, welche vom Vorredner berührt wurde, eine Bemerkung machen, da er auf dem vorigen Landtage über diese Frage im Hause Bericht zu erstatten hatte. Im Allgemeinen sei nach seinen Wahrnehmungen in Folge der ernstesten Maßregeln, welche von den verschiedenen Regierungsorganen zur Schonung des Sonntags eingeführt wurden, eine Besserung der Sonntagsfeier wahrzunehmen. Was die Verwendung von Arbeitern der Eisenbahnwerkstätten an Sonntagen anlange, so habe er darüber keine Erfahrungen; er erlaube sich aber den Wunsch des Vorredners, es möchte diesen Bediensteten die thunlichste Rücksicht getragen werden, damit ihnen der Sonntag erhalten bleibt, auf's Angelegentlichste zu unterstützen.

Staatsminister Turban spricht seinen Dank aus für die der Eisenbahnverwaltung gezollte Anerkennung. Was die von den Vorrednern angeregten Gesichtspunkte betreffe, so könne er zunächst die von Freiherrn von Göler ausgesprochenen Wünsche bezüglich der künftigen Eisenbahnbau-Politik nur zum Theil zusagen. Die Großherzogliche Regierung habe doch in dieser Beziehung seit geraumer Zeit mit thunlichster Sparsamkeit verfahren. Eine Reihe von Eisenbahnbauten sei zurückgestellt worden, welche längst durch Gesetz oder durch Staatsverträge gesichert sind. In dieser Zurückhaltung werde fortgefahren werden, allein es dürfe kein Stillstand eintreten. Bei einer Betrachtung unseres Bahnnetzes zeige es sich, daß einige Gegenden sehr reichlich, fast allzu reichlich mit Eisenbahnen ausgestattet sind, während andere Landestheile der Wohlthat einer Bahnverbindung gänzlich entbehren. Dies laste schwer nicht nur auf den Empfindungen der Bewohner, sondern auch auf den ganzen wirtschaftlichen Verhältnissen. Es sei deshalb, da der Staat die Eisenbahnen nicht etwa auf Spekulation, sondern im Interesse des Landes bauen müsse, demselben nicht erlaubt, an einem bestimmten Punkte innezuhalten und einzelne Gegenden ganz zu vernachlässigen. Dazu komme, daß wir an dem Standpunkt angelangt sind, wo das Defizit der Eisenbahnverwaltung gedeckt werden muß durch sämtliche Steuerzahler des Landes. Wenn daher auch mit äußerster Vorsicht zu Werke gegangen werden müsse, so werde man sich doch immer zu vergegenwärtigen haben, daß gegen einzelne Landestheile noch

Verhandlungen der 1. Kammer 1879/80. Protokollheft.

Pflichten zu erfüllen sind. Bezüglich der Art und Weise der Ausführung werde das von den Vorrednern Bemerkte in Berücksichtigung gezogen werden; insbesondere werde man für gewisse Strecken den Sekundärbetrieb in Aussicht zu nehmen haben. Auch werde es wohl nicht zu vermeiden sein, die betreffenden Landestheile unmittelbar zu den Bauten heranzuziehen.

Was die Beschränkung des Betriebs anlange, so müsse hier mit großer Vorsicht vorgegangen und mit Takt und Rücksichtnahme auf alle Verhältnisse gesucht werden, die richtige Mitte zu treffen.

Eine Erhöhung der Grundtaxen für den Personenverkehr liege ja außerordentlich nahe. Die Großherzogliche Regierung habe diese Frage bereits sorgfältig erwogen, sei aber zur Zeit zu der Ansicht gelangt, daß eine solche Erhöhung mehr zum Nachtheil, wie zum Vortheil ausschlagen werde. Eine Besprechung des Gegenstandes mit den Nachbarstaaten sei natürlich nicht ausgeschlossen; er möchte aber bitten, die Hoffnung auf eine Verstärkung der Einnahmen auf diesem Wege nicht zu hoch zu spannen.

Wenn Freiherr von Göler den Lugs an den Bahnhöfen und Waggons getadelt habe, so gebe er zu, daß an den Einrichtungen, welche schon seit einer längeren Reihe von Jahren vorhanden sind, vielleicht mit größerer Sparsamkeit hätte vorgegangen werden können; bei den neueren sei dies der Fall gewesen. Prinzipielle Aenderungen am bestehenden Betriebsmaterial würden jedenfalls große Opfer verursachen. Man dürfe unsere Einrichtungen übrigens nicht vergleichen mit denen eines Landes, welches in dieser Hinsicht als nicht mustergiltig anzusehen sei.

Bezüglich der Sonntagsruhe des Personals könne er nur erklären, daß es der lebhafteste Wunsch der Regierung wäre, wenn sie die Einrichtung treffen könnte, daß ihren Beamten und Bediensteten der Sonntag völlig freigegeben wäre. Das wäre das Ideal, welches aber im Eisenbahnbetrieb unmöglich erreicht werden könne. Man thue aber das denkbar Mögliche. Daß am Sonntage in den Werkstätten gearbeitet werde, davon sei ihm nichts bekannt; denn es sei gerade das Gegentheil vorgeschrieben. Wenn einmal in besonders dringenden Fällen eine Reparatur oder dergl. vorgenommen werde, so sei dies eine Ausnahme.

Generaldirektor Eisenlohr: Die Anerkennung, die das Bestreben der Verwaltung gefunden, das finanzielle Ergebniß des Betriebs bei aller Rücksichtnahme auf den Verkehr möglichst günstig zu gestalten, werde

für dieselbe ein Sporn sein, auf dem bisher betretenen Wege fortzufahren. Gegenüber den von einigen Rednern geäußerten Wünschen könne er zunächst die Versicherung geben, daß mit der Minderung des Personals doch eine Erhöhung der Präsenzzeit der Bediensteten nicht verbunden ist, somit von einer Geschäftsüberbürdung nicht die Rede sein kann. Die Verminderung habe sich durch eine andere Vertheilung der Geschäfte ermöglichen lassen. Sie habe auch nicht zur Folge, daß die Zahl der freien Sonntage gekürzt werde. Redner erläutert die einschlägigen Bestimmungen.

Auf die Frage der Erhöhung der Personaltagen wolle er heute nicht näher eingehen; es sei dies eine heikle Frage, die eingehender Untersuchung bedürfe. Auch würden wohl Vereinbarungen mit den Nachbarstaaten vorausgehen müssen, um ein günstiges finanzielles Ergebnis herbeizuführen. Was die Bemerkung im Kommissionsbericht anlange, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf Grund der bestehenden Transportkosten bei Weitem nicht zu decken pflegen, so mache er darauf aufmerksam, daß die Berechnung, auf welche diese Bemerkung sich gründet, auf schwachen Füßen stehe. Es sei absolut nicht möglich, genau zu berechnen, wieviel der Personenverkehr und wieviel der Güterverkehr einbringt, d. h. wieviel vom Reinertrag auf den einen oder andern entfällt. Es könne dies nicht einmal für einzelne Strecken genau berechnet werden.

Wenn behauptet wurde, unsere Einrichtungen seien zu luxuriös, so liege darin zum Theil etwas Nichtiges; allein man befinde sich gegebenen Verhältnissen gegenüber und er glaube nicht, daß es für eine einzelne Verwaltung rathsam sein werde, in dieser Beziehung weitgehende Aenderungen vorzunehmen.

Geheimerath Dr. Knies: Er könne dem Freiherrn von Göler darin nicht ganz Recht geben, daß er dem Bestreben der Verwaltung, überall da, wo es angeht, Ersparungen durch Verringerung der Zahl der Züge herbeizuführen, entgegengetreten will; er glaube, man sei an der Grenze des Zulässigen noch nicht angelangt, habe vielmehr den Ansprüchen des Publikums immer zu viel nachgegeben. Man müsse sich vergegenwärtigen, daß der für einen einzigen Zug gemachte Aufwand sehr oft ausreichen würde, um die Personen von zwei Zügen zu befördern, und es sollte daher in Erwägung gezogen werden, ob nicht in vielen Fällen durch ein weniger rasches Aufeinanderfolgenlassen der

Züge namhafte Ersparnisse erzielt werden könnten. Er hüte sich natürlich, eine bestimmte Stelle im Lande namhaft zu machen, wo in dieser Weise vorgegangen werden könnte.

Was die Frage der Erhöhung der Tagen anlange, so müsse unterschieden werden zwischen solchen Bahnen, bezüglich welcher ohne eine gewisse Uebereinstimmung mit den konkurrierenden Bahnen nicht vorgegangen werden kann und solchen, wo dies nicht der Fall ist. Hinsichtlich der ersteren werde man wohl die Erfahrung machen, daß diese anderwärtigen Verwaltungen, unter deren Konkurrenz wir möglicherweise zu leiden hätten, nicht sehr geneigt sein werden, auf Anregungen einzugehen, welche von unserer Seite gemacht werden, um eine Vermehrung der Einnahme zu erzielen.

Redner knüpft hieran einige allgemeine Betrachtungen über das Verhältniß unserer Bahnen zu denen der Nachbarstaaten, von dem er glaubt, daß dasselbe im Laufe der Zeit sich ändern müsse, da es schließlich trotz aller Konkurrenz doch dahin kommen werde, daß jede Bahn denjenigen Verkehr zu vermitteln hat, der ihr naturgemäß zukommt.

Kölle möchte einen Uebelstand zur Sprache bringen, der bei den Eisenbahn-Übergängen besteht. Er habe nämlich, namentlich in hiesiger Stadt, häufig die Wahrnehmung gemacht, daß die Vorschriften bezüglich des Schließens der Barrieren bei Eisenbahn-Übergängen nicht gehörig beachtet werden. Die Barrieren blieben häufig, wenn Züge oder Lokomotiven unterwegs seien, geöffnet, was leicht zu Unglücksfällen führen könnte. Redner wünscht, daß die betreffende Vorschrift den Bediensteten besser eingeschärft werden möge.

Betriebsdirektor Schupp: Nach der Vorschrift müßten die Barrieren nur geschlossen werden, wenn Züge passiren. Es wäre der lebhafteste Wunsch der Verwaltung, wenn die Uebergänge, so oft eine Maschine passirt, gesperrt werden könnten; allein hier in Karlsruhe sei dies bei dem lebhaften Verkehr unmöglich und würde sofort zu Beschwerden entgegengesetzter Art führen. Für die hiesigen Bahnübergänge sei genügendes Personal aufgestellt, seines Wissens sei auch ein Unglücksfall noch nicht vorgekommen.

Nach kurzen Bemerkungen von Kölle und Geheimerath Knies wird die Generaldiskussion geschlossen und in die Einzelberathung, zunächst des Budgets der Eisenbahnbetriebsverwaltung, eingetreten.

Zu Titel I. der Einnahme, Transportgefälle, §. 1 aus dem Personen-, Gepäc- u. Verkehr, rügt Freiherr

von Marschall die Einrichtung der Zuschlagsbilletts zu den Schnellzugsbillets. Die Bestimmungen hierüber seien so komplizirter Art, daß sie nicht einmal das Personal, geschweige denn die Reisenden, genau kennen. Er bitte die Generaldirektion, dieser Frage ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Generaldirektor Eisenlohr verkennt nicht, daß diese Einrichtung Unbequemlichkeiten mit sich bringe; die Bediensteten seien übrigens genau instruirt. Wenn ihm bestimmte Fälle zur Kenntniß gebracht würden, wo sich das Gegentheil zeigte, würde er gerne das Nöthige anordnen.

Bei Titel IV. der Ausgabe, Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen, möchte Seine Großherzogliche Hoheit Prinz Karl von Baden zur Sprache bringen, daß die Zufahrtsstraßen zu entfernter gelegenen Bahnhöfen nicht immer mit den erforderlichen Schutzmitteln für den Fall des Scheiterns von Pferden versehen sind. Dies sei dann um so gefährlicher, wenn, wie es nicht selten der Fall, zu beiden Seiten der Straßen abschüssige Dämme sind. Solche Schutzvorkehrung habe z. B. nicht die Zufahrtsstraße zum neuen Bahnhof in Bretten. Redner wünscht, daß die nöthige Abhilfe getroffen werde.

Generaldirektor Eisenlohr: Die Unterhaltung der Zufahrtsstraßen liege nur in den allerwenigsten Fällen der Eisenbahnverwaltung ob; gewöhnlich würden sie als Gemeinde- oder als Land-Straßen behandelt. Der von Seiner Großherzoglichen Hoheit angeführte Fall

sei ihm nicht bekannt. Wenn ein Verfaumniß der betreffenden Verwaltung vorliege, werde das Nöthige nachgeholt werden.

Es knüpft sich hieran noch eine kurze Erörterung zwischen Freiherrn von Göler und Generaldirektor Eisenlohr, worauf die Diskussion geschlossen wird.

Die nunmehr vorgenommene Abstimmung ergibt die Annahme der vier Eingangs genannten Budgets nach den Beschlüssen der zweiten Kammer.

Das Haus schreitet noch zur Wahl einer Kommission für die Motion des Abgeordneten von Feder, die Revision der Städteordnung betreffend. Es werden mit Stimmenmehrheit gewählt:

Seine Durchlaucht Fürst zu Löwenstein-Freudenberg.

Freiherr von Rüdiger,

Freiherr von Göler,

Verwaltungsgerichtshofspräsident Schwarzmann,

Geheimerath Bluntschli,

Geheimerath Knies und

Röllle.

Hierauf wird die Sitzung nach Festsetzung von Zeit und Tagesordnung der nächsten Sitzung geschlossen.

Zur Beurkundung:

Die Sekretäre:

Freiherr von Marschall.

Ed. Röllle.