

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1890

140 (24.5.1890)

Beilage zu Nr. 140 der Karlsruher Zeitung.

Samstag, 24. Mai 1890.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 21. Mai. 63. öffentliche Sitzung der zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Lamcy.

Am Regierungstische: Finanzminister Dr. Ellstätter, Generaldirektor Eisenlohr und Betriebsdirektor Schupp. Berathung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget: a. der Eisenbahnbetriebsverwaltung (Betrieb, Werkstätten, Magazine), b. der Bodeneisendampfschiffahrtsverwaltung, c. über den Antheil am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für 1890 und 1891.

Der Berichterstatter, Abg. Wildens, bezeichnet es als eine Eigenthümlichkeit des heute zu behandelnden Budgets, daß es von der Volksvertretung in Baufsch und Bogen bewilligt werden müsse, da es unmöglich sei, in die Details, deren Beurtheilung häufig technische Kenntnisse erfordere, in der Weise einzudringen, wie sich das bei anderen Abtheilungen des Staatshaushalts als ausführbar erweise. Die einschlägigen Zahlen stellen sich zur Zeit folgendermaßen: Die vom badischen Staate betriebenen Eisenbahnen hätten Ende 1888 eine Länge von 1383,411 km gehabt. Als Vollbahnen würden betrieben 1176,77 km, als Sekundärbahnen 206,64 km und eine verpachtete Strecke bei Wertheim mit 1,64 km. Vergleiche man die Länge der badischen Bahnen mit dem Flächenraum des Landes und der Einwohnerzahl, so entfalle ein 1 km Bahn auf je 10,76 qkm Fläche und auf 1143 Einwohner. Das Anlagekapital für Herstellung des bezeichneten Bahnnetzes berechne sich auf 420 593 630 M. Nach Maßgabe des Betriebsjahres 1888 sei für die badischen Bahnen der Kilometeraufwand auf 317 876 M. berechnet. In Bezug auf die Rente der badischen Staatsbahnen sei zu bemerken, daß die Einnahmen im Jahr 1888 39 686 041 M., die Ausgaben im genannten Jahre 22 702 609 M. betragen hätten, so daß sich der Ueberschuß auf 16 983 432 M. oder auf 4,06 Prozent des Anlagekapitals berechne. Die badischen Privatbahnen hätten 1888 eine Einnahme von 1 613 461 M. und eine Ausgabe von 1 042 769 M. gehabt, so daß sich der Ueberschuß auf 570 692 M. oder auf 5,53 Prozent des Anlagekapitals berechne. Die Rente des Anlagekapitals betrage demnach, wenn man Staats- und Privatbahnen zusammennehme 4,09 Prozent. Fasse man die einzelnen Betriebsstrecken der badischen Eisenbahnen ins Auge, so ergebe sich auch diesmal wieder, daß das Verhältnis, in welchem sie zur Herbeiführung der mitgetheilten Gesamtrente beitragen, ein ungemein ungleiches sei. Während einzelne Strecken bis zu 10% rentirten, hätten andere sogar einen Ausgabeüberschuß aufzuweisen. Das im Gesamtbetrieb, einschließlich der Werkstätten verwendete Personal habe im Jahre 1888 in 4679 Beamten und Angestellten und 5823 ständigen Arbeitern, zusammen 10 502 Personen bestanden, so daß auf 1 km Bahn von den Beamten und Angestellten 3,382, von den ständigen Arbeitern 4,209, zusammen also 7,591 entfielen.

Man hat somit im Allgemeinen Grund, sich über die Entwicklung des Eisenbahnwesens zu freuen. Ob freilich das anzustrebende Ziel, daß die finanziellen Ergebnisse des Bahnbetriebs nicht bloß die Verzinsung, sondern auch die Amortisation der Bauschuld bedecken, bald werde erreicht werden, sei bei der Höhe dieser Schuld, bei dem Umfange, daß das Eisenbahnbau-Budget auch diesmal wieder sehr erhebliche Anforderungen stelle, im Hinblick auf den Zugang der in ihrem Betriebe vorwiegend wenig rentablen strategischen Bahnen und mit Rücksicht auf die Steigerung der Löhne, sowie der Kohlen-, Eisen- und Deltpreise zweifelhaft. Doch dürfe man immerhin damit rechnen, daß die günstige Rentabilität der Bahnen anhalten werde. Bedeutende Fortschritte seien in den letzten Jahren in Betreff der Sicherheit des Publikums gemacht worden.

Abg. Friedrich muß anerkennen, daß die Einrichtung und der Betrieb der badischen Staatsbahnen musterhaft sei. Eine vergleichende Betrachtung mit den Nachbarbahnen ergebe, daß bei uns alles gethan sei, was man im Interesse des Publikums verlangen könne. Wenn manchmal geklagt werde, daß im Sommer bei dem großen Personenverkehr eine Ueberfüllung der Abtheilungen stattfindet, so könne das bei einer zahlenmäßigen Prüfung nicht als richtig anerkannt werden. Zu erwähnen sei, daß die Verwaltung in den letzten Jahren bestrebt gewesen sei, für die Arbeiterbevölkerung durch die sogenannten Arbeiterzüge Erleichterungen eintreten zu lassen. Es müsse das als zweckmäßig erachtet werden, wenn es sich auch nicht als rentabel erwiesen habe. Gegenüber den anderen Staatsbahnen des Reiches zeichneten sich unsere Bahnen durch die vorzüglichen Einrichtungen für den Expressgut- und Eilgut-Verkehr aus. Die bedeutendste Einnahme im Personenverkehr bringe der sogen. interne, der Lokalverkehr. Dem Berichterstatter sei darin beizustimmen, daß in der letzten Periode eine Steigerung der Betriebsrente sich ergeben habe. Jetzt sei aber das Material bedeutend im Preise gestiegen; vor allem die Kohlen, dann auch Stahl und Eisen. Das System der Centralweicheinstellung werde andererseits mit der Zeit zu einer Minderung des Personals führen können. Bis jetzt habe allerdings die Einführung dieses Systems mehr als 3 Millionen gekostet, ein Kapital, das aber gut angelegt sei. Die Nachweisung über Betriebsunfälle auf den badischen Bahnen laute für die letzten Jahre im Verhältnis zu anderen Bahnen sehr günstig. Veranlaßt sei das mit durch die vorzüglichen

Westinghouse-Bremsen. Hinsichtlich des Betriebs, der Einrichtung und des Personals dürften die badischen Staatsbahnen sich mit allen anderen deutschen Bahnen messen.

Abg. Gehler weist auf die fortschreitende Entwicklung der Stadt Lahr hin. Es werde dort schmerzlich empfunden, daß der Zug 4a in Dinglingen nicht halte. Sollte sich dieser Wunsch nicht befriedigen lassen, so solle man einen Lokalszug einschleichen, welcher in Offenburg Anschluß an den vorerwähnten Zug habe. Ein weiterer Uebelstand sei, daß bei der sehr frequenten Landstraße 31 in Dinglingen der Bahnübergang oft $\frac{1}{2}$ bis $\frac{1}{4}$ Stunde lang gesperrt bleibe. Es solle allerdings eine Verordnung existiren, welche besage, daß der Uebergang von 5 zu 3 Minuten geöffnet werden müsse, diese Verordnung werde aber in der Praxis nicht geübt.

Abg. Weygoldt findet es unbillig, daß die Taxen auf den Seitenlinien oft höher seien, als auf der Hauptbahn. Insbesondere sei dies bei der Wiesenthalbahn der Fall. Man solle doch hierin Abhilfe schaffen.

Abg. Vogelbach tritt den Ausführungen und Wünschen des Abg. Weygoldt bei.

Abg. v. Stoeffer trägt eine Bitte der Gewerbevereine am Bodensee um Herabsetzung der Dampfschiffahrtstaxen vor. Ein anderer Punkt betreffe die Kontrolle der Eisenbahnbillete. Die jetzige Art der Handhabung sei schon für das Publikum zu manchen Zeiten sehr unangenehm, vor allem werde dadurch aber ein Gefühl der Beunruhigung für die Sicherheit der Schaffner erzeugt. Es sei ersichtlich, daß verhältnismäßig so wenig Unglücksfälle vorkämen. Anderwärts sei die bemerkenswerthe Anordnung getroffen, daß die Schaffner die Fenster von außen öffnen und so einen festen Stützpunkt gewinnen könnten. In die Anerkennung der günstigen Betriebsverhältnisse müsse Redner völlig einstimmen, es sei das gewiß ein Verdienst der vortrefflichen Verwaltung unserer Eisenbahnen. Es müsse das hier konstatiert werden, da in einem neuerdings erschienenen Buche über die deutschen Eisenbahnverhältnisse die badischen Bahnen in unerhörter Weise angegriffen würden. Hemmnisse für eine weitere Entwicklung des Eisenbahnwesens lägen nur in dem Mangel einer einheitlichen Verwaltung für das ganze Reich. Das radikalste Mittel, hier zu helfen, wäre wohl die Einführung von Reichseisenbahnen, es bedürfe aber keines besonderen Hinweises auf die Schwierigkeiten, die einem solchen Unternehmen entgegenständen und das zur Zeit wohl gar nicht ausführbar sei. Für die Zukunft dürfe man aber die Hoffnung auf eine Verwirklichung dieser Idee nicht aufgeben. Inzwischen sei vielleicht ein anderes Mittel anwendbar. Schon in einem Projekte vom Jahr 1867 sei der Vorschlag eines Eisenbahnbundes enthalten. Nur durch einheitliches Handeln vermöchten bei diesem so wichtigen Verwaltungszweige Ersparnisse gemacht zu werden, auf welche man doch bei der großen Kapitalmasse, die in den Eisenbahnen angelegt sei, ernstlich denken müsse. Nur durch eine Vereinigung aller Bahnen werde sich eine bessere Ausbarmachung des Materials erzielen lassen.

Finanzminister Dr. Ellstätter dankt sämtlichen Vorrednern für die von ihnen der Verwaltung ausgesprochene Anerkennung.

Die von dem Abg. Weygoldt erwähnte Thatsache, daß auf der Wiesenthalbahn höhere Taxen als auf der Hauptbahn erhoben würden, sei richtig.

Höhere Taxen beständen indeß auch auf einzelnen Staatsbahnstrecken, so z. B. auf der Hülenthalbahn, zwischen Dos und Baden u., was seinen Grund theils in den unverhältnismäßig hohen Baukosten, theils in dem theureren Betrieb aller Seitenbahnen seinen Grund habe. Die Bewohner des Wiesenthals hätten nur die seitherigen Taxen zu entrichten, auf Grund deren der seitherige Reinertrag der Bahn berechnet und die Bahn vom Staat käuflich übernommen worden sei.

Die Regierung werde die Sache erwägen, mehr könne aber nicht versprochen werden.

Abg. Gehler erwähnt, es werde darüber geklagt, daß bei außerordentlichen Veranlassungen auf dem Karlsruher Bahnhofe für die Beförderung des Publikums nicht genügend gesorgt sei. Außerdem werde auch über die Handhabung des Dienstmännemonopols auf hiesigem Bahnhofe geklagt. Die Expressgutbeförderung in Karlsruhe lasse, was die Zeit der Zustellung anbelange, zu wünschen übrig. Ferner werde allgemein der Wunsch ausgesprochen, daß die Zahl der Coupés für Nichtraucher vermehrt werden sollte. Ein Mißstand sei es, daß bei Durchfahrt durch Tunnels die Coupés nicht beleuchtet seien.

Generaldirektor Eisenlohr erklärt, die Verwaltung würde den von dem Abg. Gehler vorgebrachten Wunsch wegen Anhaltens des Gotthardzuges in Dinglingen gerüchrichtigen, die knappe Fahrzeit dieses Zuges mache das aber völlig unmöglich.

Es bleibe nur noch der in zweiter Linie gestellte Wunsch auf Einlegung eines Lokalszugs zur Erreichung des Anschlusses in Offenburg übrig. Die Verwaltung sei mit Prüfung dieser Frage beschäftigt.

Ueber Sperrung der Straße bei Dinglingen seien keine Klagen an die Generaldirektion gelangt. Die Sache werde untersucht werden.

Was die von dem Abg. v. Stoeffer angeregte anderweitige Regelung der Biletkontrolle betreffe, so lasse sich eine solche, welche die Gefährdung der Schaffner beseitige, nur dadurch erreichen, daß man allgemein zu dem sog.

amerikanischen Wagensystem oder zur Umlegung der Biletkontrolle auf die Stationen übergehe. Weder für das eine noch für das andere sei aber Aussicht vorhanden.

Auf welche Maßregeln behufs besserer Verwerthung der deutschen Eisenbahnen der Herr Abgeordnete abziele, sei ihm, dem Redner, nicht klar geworden. Wenn die gehörten Ausführungen den Eindruck hervorgerufen hätten, als ob die verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen den Betrieb auf ihren Linien ganz unabhängig und ohne Rücksicht auf das, was außerhalb ihres Reges vorgehe, führten, so müsse er einer solchen Vorstellung entgegen treten.

Er erinnere nur an den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, welcher seiner Ausdehnung nach eher den Namen Mitteleuropäischer Eisenbahnverein verdient, an die in verschiedenen Formen bestehenden Vereinigungen der Eisenbahnen des Deutschen Reichs, an die zahlreichen Tarifverbände u., welche Vereinigungen alle den Zweck verfolgten, den Betrieb der beteiligten Bahnen im Interesse der Förderung des Verkehrs einheitlich zu gestalten.

Wenn der Herr Abgeordnete zum Beweise bestehender Mißstände auf den massenhaften Leertransport des Wagenmaterials hingewiesen habe, so beständen gerade auf diesem Gebiete sehr weitgehende und zweckdienliche Vereinbarungen, trotzdem werden sich aber massenhafte Leertransporte nie vermeiden lassen, da der Verkehr in der einen und in der entgegengesetzten Richtung sowohl seinem Umfang als der Beschaffenheit der Wagen nach, die er erfordere, vielfach große Unterschiede aufweise.

Abg. Kiefer spricht sich gegen den Gedanken einer Vereinheitlichung des gesamten deutschen Eisenbahnwesens aus. Ferner möchte Redner darauf aufmerksam machen, daß die Bahnwärter an den Bahnübergängen zwar je einen Tag in der Woche, aber niemals einen Sonntag frei hätten.

Generaldirektor Eisenlohr ist es nicht bekannt, daß die freien Tage der Bahnwärter an den Uebergängen dahier stets nur auf Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag fielen. Es seien lediglich die Perioden angeordnet, in denen die Leute frei haben sollten. Eine Bestimmung, daß ihnen gerade der Sonntag nicht frei zu geben sei, bestehe nicht.

Allerdings sei ja der Personenverkehr an Sonntagen ein lebhafterer und mühten daher mehr Leute als sonst zum Dienste herbeigezogen werden.

Abg. Nopp wünscht, daß der jetzt von Karlsruhe nach Graben gehende Arbeiterzug wenigstens bis Waghäusel weitergeführt werde. Ein weiterer Wunsch beziehe sich darauf, daß auf der Bahn von Bruchsal nach Germersheim zwischen dem ersten und zweiten von Germersheim abgehenden Zuge ein weiterer Personenzug eingeschoben würde. Andernfalls ließe sich gewiß einrichten, daß man dem nach 7 Uhr Morgens von Germersheim abgehenden Güterzuge einige Personenwagen anhänge.

Betriebsdirektor Schupp erklärt, der erste Wunsch des Abg. Nopp, es möchte der Arbeiterzug Morgens nicht von Graben, sondern von Waghäusel nach Karlsruhe abgelassen werden, lasse sich nicht erfüllen, da der Zug sonst zu früh abgehen müsse, so daß das Personal, welches Abends spät ankomme, nicht mehr die nötige Nachtruhe hätte. Auch würde der Arbeiterzug in Waghäusel wohl keinen sehr großen Zuwachs erhalten. Was die Anhängung von Personenwagen an den um 7 Uhr von Germersheim nach Bruchsal abfahrenden Güterzug anbelange, so würde das nichts nützen, da dieser Güterzug zu langsam fahre. Es könne also nur die Einlegung eines weiteren Personenzuges in Frage kommen.

Abg. Frank bemerkt, auf S. 25 des Berichts sei von dem Zonentarif gesprochen. Danach habe sich die Eisenbahnverwaltung mit demselben befaßt und sei dazu gekommen, sich ablehnend zu verhalten. Es sei aber notwendig, hier im Hause nochmals davon zu sprechen. Redner glaube auch sich gegen den Zonentarif erklären zu müssen, da bei weitem der größte Prozentsatz der Reisenden nur kleine Strecken zurücklege, für diese aber eine Vertteuerung eintreten müsse, wenn man größere Strecken verbilligen und trotzdem dieselben Einnahmen erzielen wolle. Ferner möchte Redner anregen, ob es nicht möglich sein werde, die Taxen für die 3. Wagenklasse etwas herabzusetzen. Dieselben seien jetzt im Verhältnis zu den Taxen der anderen Wagenklassen zu hoch bemessen. In Elsaß-Lothringen habe die Eisenbahnverwaltung angeordnet, daß zur Erleichterung des Besuchs der diesen Sommer in Straßburg stattfindenden landwirtschaftlichen Ausstellung, auf deren Bedeutung Redner des näheren eingeht, einfache Bilette Gültigkeit zur Hin- und Rückfahrt haben sollten. Dieselbe Vergünstigung möge man doch auch den badischen Besuchern dieser Ausstellung gewähren.

Abg. Pfefferle richtet die Frage an die Regierung, wie es mit Fortsetzung der Lokalsüge von Freiburg nach Emmendingen stehe.

Abg. Hug möchte die Aufmerksamkeit auf die Examinationsverordnung für den höheren Eisenbahndienst lenken. Die an die Eisenbahnaspiranten gestellten Anforderungen seien bedeutend geringer als die an die Finanzaspiranten gestellten. Es sei zu erwägen, ob nicht eine Erhöhung der wissenschaftlichen Ansprüche eintreten solle. Ein Wunsch der Assistenten der Centralverwaltung sei es, daß den älteren unter ihnen ein anderer Titel gegeben werden möchte. Die Zugmeister hätten darum, daß sie die Nächte

nicht mehr so oft wie jetzt außerhalb ihres Stationsortes zubringen müßten. Der Zug 7 halte nicht in Rippenheim und in Herbolzheim nur fakultativ. Es sei der Wunsch ausgesprochen worden, daß der Zug an beiden Stationen regelmäßig halte.

Generaldirektor Eisenlohr erklärt, zuzugeben sei, daß die Tage der 1. Wagenklasse zu jener der anderen Wagenklassen nicht im richtigen Verhältnis stehe, aus der geringen Benützung der 1. Wagenklasse ergebe sich aber auch, daß nicht etwa eine Erhöhung der Tage derselben, sondern nur deren Abschaffung — mit Ausnahme der dem großen durchgehenden Verkehr dienenden Schnellzüge — in Frage kommen könne. Ueber eine Reform des Personentarifs fänden übrigens schon seit längerer Zeit Verhandlungen unter den deutschen Staatsbahnen statt, deren Ergebnis sich im Augenblick noch nicht übersehen lasse.

Die Ausdehnung der Lokalzüge werde von der Verwaltung angestrebt, es könne damit aber nur schrittweise nach Maßgabe des zur Verfügung stehenden Materials vorgegangen werden.

Ein Anhalten des Zuges 7 in Rippenheim würde die schon jetzt späte Ankunft des Zuges in Freiburg noch mehr hinausziehen, dem Bedürfnis von Herbolzheim sei durch den fakultativen Halt genügt.

Dem Abg. Hug habe er zu erwidern, daß eine Aenderung der Verordnung über die Ausbildung für den höheren Dienst der Eisenbahnverwaltung z. Bt. nicht beabsichtigt sei. Melbeten sich Kandidaten aus dem Kreise der Finanz- und Ingenieurpraktikanten, so werde man auf diese in erster Reihe greifen.

Abg. Marbe kann sich nur dem allgemeinen Lobe, welches der Verwaltung bezüglich des Baues und des Betriebes der Eisenbahnen gezollt worden ist, anschließen. Derselbe sei aber nicht nur den Spitzen der Verwaltung, sondern auch dem ganzen übrigen Personal auszusprechen. Dem von dem Abg. v. Stoeffer angeregten Gedanken von Reichseisenbahnen vermöge Redner nicht beizupflichten. An Sonn- und Feiertagen solle man den Betrieb nicht erhöhen, sondern eher etwas einschränken. Jedenfalls solle man an diesen Tagen keine Extra- und Vergütungszüge einstellen. Aus Basel seien alle 3 Wochen ein freier Tag zugetheilt werde, welcher nie auf einen Sonntag falle. Die Einrichtung von Arbeiterzügen könne man im allgemeinen nur billigen; andererseits sei nicht zu verkennen, daß es gerade auf diesen Zügen oft recht zügellos zugehe. Man möge besondere Abtheilungen für die Frauen reserviren und das Personal anweisen, bei vorkommenden Ungehörigkeiten auf's energischste einzuschreiten. Wenn auch nach dem Berichte das finanzielle Ergebnis der Lokalzüge kein großes sei, so solle man doch dafür Sorge tragen, daß an den Haltestellen dieser Lokalzüge Schuhhallen für das Publikum angebracht würden.

Abg. Klein-Weinheim bedauert, das heute der Bahnverwaltung zu Theil gewordene Lob nicht völlig theilen zu können. Die Main-Neckarbahn stehe nicht gänzlich auf der Höhe der Zeit. Wenn in dem Berichte von einem Rückgang der Rente der Main-Neckarbahn die Rede sei, so sei daran gewiß das mangelhafte Entgegenkommen der Direktion dieser Bahn schuld.

Abg. Fieser ist erfreut, daß von allen Seiten dem Gedanken von Reichseisenbahnen entgegengetreten worden sei. Die zur Sprache gebrachte Frage des Zonentarifs sei noch nicht abgeschlossen, die ablehnende Stellung dagegen dürfe also auch noch keine definitive sein. Die von dem Abg. Weygoldt vorgetragene Beschwerde könnten nur als berechtigt anerkannt werden. Es sei begreiflich, daß die Bewohner des Wiesenthals eben so billige Tarife, wie die für die Hauptbahn gültigen, haben wollten. Nur hätte man erwarten dürfen, daß der Abg. Vogelbach die Sache schon in einer der früheren Sessionen vorbrächte und nicht die langen Jahre hindurch, während welcher die Aktionäre der Wiesenthalbahngesellschaft hohe Renten bezogen hätten, schweige, um jetzt erst auf den Mißstand hinzuweisen, nachdem der Staat die Bahn übernommen habe.

Abg. v. Stoeffer war überrascht über die von der Regierung bezüglich der Biletkontrolle erhaltene Auskunft, indem er ein Entgegenkommen in dieser Sache erwartet habe. Auf verschiedenen auswärtigen Bahnen bestehe bereits die Einrichtung, daß die Kontrolle während der Fahrt ohne das gefährliche Öffnen der Thüren geübt werde. Mit den Ausführungen des Herrn Generaldirektors bezüglich des Reichseisenbahnprojekts sei Redner gleichfalls nicht einverstanden. Redner habe ein Eingehen auf diesen Gedanken nicht veranlassen, sondern denselben nur anregen wollen.

Generaldirektor Eisenlohr erwidert, er habe die Frage der Reichseisenbahnen gar nicht berührt, sondern habe nur auf die zur Zeit bestehenden, aus eigener Initiative der Eisenbahnverwaltungen hervorgegangenen Vereinigungen hingewiesen, durch welche eine einheitliche Gestaltung des Betriebs der deutschen Bahnen und über deren Grenzen hinaus erzielt werden solle. An der Gefährlichkeit der Biletkontrolle werde dadurch, daß sie nicht mehr durch Öffnen der Thüren, sondern von außen durch die Fenster zu geschehen habe, nichts geändert.

Abg. Klein-Weinheim unterstützt den von dem Abg. Frank ausgesprochenen Wunsch, daß man den Besuch der Straßburger Ausstellung erleichtern möge. Außer den schon vorgetragenen Gründen sei auch noch der geltend zu machen, daß von der Großh. Regierung bedeutende Prämien für diese Ausstellung bewilligt worden seien.

Generaldirektor Eisenlohr bemerkt, die Stellung der Eisenbahnverwaltung der Straßburger Ausstellung gegenüber sei die bisher übliche gewesen. Besondere Vergünstigungen seien bisher nur bei Landesausstellungen gewährt worden. Abgesehen von dem frachtfreien Rücktransport der zur Ausstellung geordneten Gegenstände

beständen aber allgemeine Bestimmungen über Preisermäßigungen für größere Gesellschaften. Fände sich die nöthige Theilnehmerzahl, so würden auch Extrazüge zu ermäßigten Preisen abgelassen.

Abg. Vogelbach betont, der Abg. Fieser sei ihm in gewohnter Weise schroff entgegengetreten. Redner sei kein Aktionär der Wiesenthalbahn gewesen, der gemachte Vorwurf treffe ihn also nicht. Der Wunsch einer Herabsetzung der Tarife sei ein gerechtfertigter und werde gewiß von der Regierung, wenn nicht jetzt, so doch später berücksichtigt werden.

Abg. Frank glaubt, das Entgegenkommen des Herrn Generaldirektors werde nicht genügen, um den kleinen Landwirthen den Besuch der Straßburger Ausstellung in der gewünschten Weise zu erleichtern. Dem Internationalen Rennverein zu Baden werde alljährlich die angelegte Vergünstigung zu Theil.

Abg. Klein-Weinheim hat von einem Entgegenkommen der Regierung in Betreff der Straßburger Ausstellung nichts gehört und kann nur wiederholen, daß diese Ausstellung mit einer badische sei. Redner möchte daher dringend bitten, deren Besuch den badischen Landwirthen in jeder Weise zu erleichtern.

Generaldirektor Eisenlohr macht darauf aufmerksam, daß die Bewilligung besonderer Vergünstigungen für die Straßburger Ausstellung der Konsequenzen wegen bedenklich erscheinen müsse.

Den Ausführungen des Abg. Vogelbach gegenüber müsse er darauf aufmerksam machen, daß durch die 50 Prozent der Bruttoeinnahmen, welche die Eisenbahnverwaltung für den Betrieb der Wiesenthalbahn erhalten habe, die Betriebskosten nicht gedeckt worden seien. Mit dem Steigen der Bruttoeinnahme habe sich daher wohl der von der Staatsbahnverwaltung zu leistende Zuschuß vermindert, einen Antheil am Reinertrag habe sie aber nicht gehabt.

Berichterstatter Abg. Wilckens hält sich nicht für verpflichtet, in seinem Schlusswort auf die vorgebrachten Einzelwünsche einzugehen, sondern möchte sich auf die wichtigeren Punkte beschränken. Der Frage eines Verkaufs unserer Eisenbahnen an das Reich werde in absehbarer Zeit nicht näher getreten werden können. Die Frage des Zonentarifs sei noch nicht hinlänglich genug geklärt, daß sich die Volksvertretung damit zu befassen habe. Die Anregung des Herrn v. Stoeffer, daß die Pläne der Bodenseedampfschiffahrt künftig von dem Eisenbahnrathe geregelt werden sollten, könne als berechtigt anerkannt werden. Was den weiteren Wunsch betreffe, daß die Schaffner zur Biletkontrolle die Wagenfenster von außen öffnen sollten, so seien die meisten badischen Wagen zur Zeit nicht dazu eingerichtet. Eine bezügliche Abänderung liege aber im Interesse der Schaffner wie des Publikums. Wegen der Tariffrage auf der Wiesenthalbahn sei Redner mit der Regierung darin einverstanden, daß der jetzige Augenblick zu einer anderweitigen Regelung nicht günstig sei. Abg. Geßel habe das Dienstmannsmonopol zur Sprache gebracht. Es könne hier wohl eine Prüfung seitens der Regierung eintreten. Auch die Beleuchtung in den Tunneln sei der Erwägung wohl werth. Gegen die Aenderung des Titels der Centralassistenten sei nichts zu erinnern. Die Wünsche der Abg. Frank und Klein schienen der Berücksichtigung werth.

Der Präsident weist darauf hin, daß auf Seite 15 des Berichts ein allgemeiner Antrag dahin gestellt sei:

Die Zweite Kammer wolle zu Protokoll erklären, es möge die Großh. Regierung erwägen, ob nicht bei den ungeprüften Bediensteten der in Frage liegenden Art (Gehaltstarif G. 6; dann auch H. 1, 3, 4, 8 und 9), sofern dieselben am 1. Januar 1890 eine längere Reihe von Jahren (mindestens 10 Jahre) zur Zufriedenheit ihrer vorgelegten Behörde in ihrer dermaligen Stellung sich befunden haben, die thatsächliche Verleihung der Stelle der abgelegten Prüfung gleich geachtet werden könne.

Der Präsident eröffnet zunächst die Diskussion über diesen Antrag:

Der Berichterstatter, Abg. Wilckens, begründet denselben. Bei der Eisenbahnverwaltung seien die Fälle nicht selten, in welchen eine Tarifvorrichtung es von der Ablegung einer Prüfung abhängig mache, ob der betreffende Beamte in die höhere Tarifabtheilung vorrücken könne. Die gleiche Erscheinung sei übrigens auf dem Gebiete der ganzen Staatsverwaltung wahrzunehmen. Zur Verminderung von Härten beim Uebergange lasse nun der § 25 der Gehaltsordnung, soweit die Einreihung eines Beamten in eine bestimmte Gehaltsklasse durch Tarifvorschrift von dem Nachweis einer gewissen Vorbildung abhängig gemacht sei, zu Gunsten derjenigen vor dem 1. Januar 1890 auf solche Amtsstellen ernannten Beamten, welche die erforderliche Vorbildung nicht nachgewiesen hätten, eine Abweichung in der Richtung zu, daß die Beamten, welche vor der Einführung der jetzt vorgeschriebenen Prüfung auf eine Stelle der bezeichneten Art ernannt worden seien, in jeder Beziehung so behandelt werden sollten, wie wenn sie den im Gehaltstarif erforderlichen Nachweis über ihre Vorbildung geliefert hätten. Gleiches solle bezüglich derjenigen Beamten gelten, von welchen die Ablegung der sonst vorgeschriebenen niederen Verwaltungsprüfung mit Rücksicht auf die von ihnen nachgewiesene vollständige Gymnasialbildung nicht verlangt worden sei. In der Praxis kämen nun aber auch verschiedene Fälle vor, in welchen den betreffenden Beamten seiner Zeit die Prüfung ausdrücklich erlassen worden sei. Mit Recht habe die Großh. Regierung in Fällen dieser Art, falls sie mit den Leistungen und dem Verhalten der betreffenden Beamten zufrieden gewesen sei, ihm die Möglichkeit des Aufrückens in die höhere Tarifabtheilung zugestanden. Es gäbe nun aber auch eine Anzahl von Fällen, in welchen ein Nachweis darüber, daß dem Beamten die Prüfung seiner Zeit nach-

gelassen worden sei, nicht geführt werden könne und in denen daher auch bei mildester Auslegung des § 25 der Gehaltsordnung ein Vorrücken der betreffenden in die höhere Tarifabtheilung kaum als zulässig erscheine. Im Interesse einer thunlichst wohlwollenden Ueberleitung in die neuen Verhältnisse sei der Erwägung des Hohen Hauses anheimzugeben, ob nicht durch Annahme des gestellten Antrags auf eine günstigere Behandlung der wenigen in Betracht kommenden Beamten hingewirkt werden wolle. Es würde das dazu beitragen, den Rest der gegen das Beamtengefeß zurückgebliebenen Mißstimmung zu beseitigen.

Abg. Kiefer spricht gleichfalls für den Antrag. Im Beamtengefeß habe sich ein zu starkes Hervorheben der akademischen Bildung und ein gewisser Examenfanatismus bemerkbar gemacht.

Finanzminister Dr. Ellstätter kann sich mit dem gestellten Antrage schon aus dem Grunde einverstanden erklären, weil er ihn selbst in der Budgetkommission vorge schlagen habe.

Mit Unrecht habe der Abg. Kiefer aber von einem Examenfanatismus gesprochen, welcher bei Abfassung des Beamtengefeßes obgewaltet habe. Auch sei dagegen entschieden Verwahrung einzulegen, daß die Regierung bei dem Vollzuge des Gesetzes über die in demselben selbst niedergelegten Grundzüge hinausgegangen sei.

Der jetzt gestellte Antrag könne nur eine Indemnitäts-erklärung der beiden Kammern sein, deren die Regierung bedürfe, da das jetzt Vorgelegene direkt gegen das Gesetz verstoße.

Bei dem Herantreten an einen einzelnen Fall werde die Regierung übrigens nicht nur zu prüfen haben, ob einer der betreffenden Bediensteten am 1. Januar 1890 schon seit 10 Jahren in seiner Stellung gewesen sei. Sie müsse auch andere Momente in Betracht ziehen. Es solle damit der Annahme vorgebeugt werden, als ob jemand durch das in dem Antrag formulirte Erforderniß einer längeren Dienstzeit schon hierdurch einen gewissen Anspruch auf das Vorrücken in die höhere Tarifabtheilung habe.

Abg. Fieser wendet sich gegen einzelne zu dem Beamtengefeße erlassene Vollzugsbestimmungen. Eine den Intentionen der Kammer nicht entsprechende Härte liege darin, daß hinsichtlich derjenigen Beamten, deren Auf rücken in eine höhere Gehaltsklasse im Allgemeinen von dem Ablegen eines Examens abhängig gemacht sei (nach § 5 der Staatsministerialentscheidung vom 27. Dezember v. J. Nr. 553), auch wenn sie sich am 1. Januar 1890 in dermaligen Stellen bereits befunden hätten, zum ausnahmweisen Auf rücken in die oberste Gehaltsklasse ohne Staatsprüfung noch erforderlich werde, daß sie sich bereits während mindestens zweier Zulageperioden im Gemüß des nach dem Gehaltstarif erreichbaren höchsten Dienstjahrenkommens der vorletzten Gehaltsklasse ihrer Kategorie befunden hätten.

Abg. Kiefer erklärt, in seiner vorigen Rede nur einen Rückblick auf das Beamtengefeß geworfen und beigefügt zu haben, man habe darin das Staatsexamen überschätzt. Bei dieser seiner ausgesprochenen Ueberzeugung müsse Redner beharren. Weitere Vorwürfe habe er nicht erhoben.

Finanzminister Dr. Ellstätter erklärt es als absolut falsch, wenn angebeutet werden wolle, daß von irgend einem einzelnen Ministerium auf Examina im Beamtengefeße ein besonderer Nachdruck gelegt worden sei.

Das Gesamtministerium habe sich hierbei in völliger Uebereinstimmung befunden. Die Behauptung des Abg. Fieser, als ob die Regierung den Intentionen der Kammer hinsichtlich der Gehaltsordnung nicht entsprochen habe, sei unrichtig. Derartige Intentionen müßten übrigens unter allen Umständen mit dem Gesetz vereinbar sein.

Der Berichterstatter, Abg. Wilckens, führt aus, die Budgetkommission habe die Frage nicht de lege ferenda, sondern lediglich de lege lata behandelt. Der Antrag beziehe sich nur auf § 25 der Gehaltsordnung. Wichtig sei, daß der gemachte Vorschlag auf der Initiative der Regierung beruhe. Das Verhalten der Regierung sei gewiß im Allgemeinen ein korrektes gewesen. Es seien nur darüber Bedenken laut geworden, ob die gegebenen Vorschriften auch auf diejenigen Beamten, welche am 1. Januar 1890 bereits im Besitze höherer Bezüge gewesen seien, Anwendung zu finden hätten. Mit der von der Regierung in Betreff dieses Punktes erklärten Bereitwilligkeit habe die Kommission die Sache für erledigt gehalten. Einen Vorwurf gegen die Regierung habe die Budgetkommission nicht erheben wollen.

Zu der erfolgenden Abstimmung wird der gestellte Antrag von dem Hause angenommen und tritt dasselbe nunmehr in die Spezialdiskussion ein.

1. Eisenbahnbetriebsverwaltung. Ausgaben. Tit. I. Gehalt und Wohnungsgelder der etatmäßigen Beamten. Zu § 1 (Gehalte) bemerkt Abg. Lauck, die Centralassistenten seien durch die Gehaltsordnung beunruhigt. Darüber sei Redner befriedigt, daß sich die Regierung bereit erklärt habe, die Telegraphen- und Expeditionsgehilfen bei der nächsten Revision des Gehaltstarfs unter diejenigen Beamten aufzunehmen, welche etatmäßig angestellt werden könnten.

Finanzminister Dr. Ellstätter ist nicht in der Lage, ohne nähere Kenntniß der Akten über einen einzelnen Fall eine genauere Auskunft zu geben. Alle Dekretangestellten seien nachträglich in Höchstegehalt eingereiht worden; welcher Höchstegehalt für die Centralassistenten angenommen worden sei, könne im Augenblick ohne die Akten nicht gesagt werden. Hieraus komme es aber bei Beantwortung der gestellten Frage ausschließ lich an. Die etatmäßige Anstellung der Telegraphen- und Expeditionsgehilfen wird die Regierung bei einer Revision des Gehaltstarfs in Betracht ziehen.

Zu Hinblick auf andere weibliche Beamte, die in den Tarif aufgenommene seien, müsse die Bitte der genannten Gehilfen im Eisenbahndienst als eine berücksichtigenswerthe angesehen werden.

Abg. Knecht kommt auf die Petition der Bahnmeister um Verrückung, wenigstens hinsichtlich ihrer Gebühren für auswärtige Dienstverrichtungen zu sprechen. Diese Gebühren seien jedenfalls zu niedriger bemessen. Redner möchte die Petition daher befürworten.

Generaldirector Eisenlohr erklärt, die Sache sei in wohlwollende Erwägung genommen worden.

Abg. Geldreich ist mit dieser Erklärung zufrieden und hofft, daß die Wünsche der Bahnmeister, welche eine so wichtige Beschäftigung hätten, Berücksichtigung finden werden.

Der Berichterstatter Abg. Wilckens glaubt, daß die Kontrollassistenten einen Ersatz ihrer Remuneration durch Dienstzulage aus den auf S. 57 des Budgets angeforderten Beträgen erhalten könnten. Bezüglich der Telegraphen- und Expeditionsgeldestellen sei man der Ansicht gewesen, daß jetzt nicht der Augenblick sei, ihren Wünschen gerecht zu werden, man solle eine Aenderung des Gehaltstariifs abwarten. Der Petition der Bahnmeister gegenüber halte man eine Aenderung des Gehaltstariifs ebenfalls nicht für geboten. Dagegen scheinen allerdings die Gebühren, welche die Bahnmeister für auswärtige Dienstleistungen bezügen und die von der Generaldirektion im Jahre 1882 festgesetzt worden seien, verhältnißmäßig zu niedriger bemessen. In den Kreisen der Beteiligten scheine eine gewisse Unzufriedenheit zu bestehen, daß der Tantiemenbesitz aus Waag-, Verlade- u. Gebühren nicht nach den gleichen oder doch wenigstens nach ähnlichen Grundsätzen bemessen werde wie der Remunerationssatz. Es werde behauptet, daß da nur 60 Proz. des bisherigen Tantiemenbezugs als Entschädigung gewährt werden sollten, eine Anzahl der betreffenden Beamten eine nicht unerhebliche Einkommenseinbuße erleiden werde. Auch sei es unbillig, daß dann, wenn ein Beamter, welcher Tantiemenbezug gehabt habe, auf seinen Wunsch versetzt werde, die Dienstzulage unter allen Umständen ganz fortlassen solle, während er doch vielleicht durch dringende Rücksichten auf seine Familie u. dgl. zur Ausrückung eines befalligen Wunsches veranlaßt worden sein könne.

Seitens der Großh. Regierung sei dem gegenüber betont worden, daß die Tantiemen nur zufällige Uebereinkommen gewesen seien, welche einzelne dieser Beamten in größeren oder geringeren Beträgen, und zwar nur insofern bezogen hätten, als sie auf Stationen sich befänden, mit deren Dienst ein solcher Nebenbezug verbunden gewesen sei. Wegen dieser Unsicherheit im Bezug der bisherigen Tantiemen habe die Generaldirektion vorgeschlagen, nicht wie bei den Remunerationen einen vollen, sondern nur einen theilweisen Ersatz zu gewähren. Obgleich die Großh. Regierung diesen Antrag auch jetzt noch für begründet halte, sei sie aber, wenn man den in Aussicht genommenen Betrag von 60 Proz. für zu niedrig ansehe, auch damit einverstanden, daß die Entschädigung für die wegfallenden Tantiemen etwas höher bemessen und in den dazu geeigneten Fällen eine Entschädigungs-Dienstzulage bis zu etwa 80 Proz. des bisherigen Bezugs gegeben werde. Die im Gehaltstafel der Budgetvorlage hierfür vorgesehenen Ausgabebeträge würden sich alsdann entsprechend erhöhen. Die Großh. Regierung wüßte einen Höchstbetrag von 16 000 M. bewilligt zu erhalten, wogegen nichts zu erinnern sei. Auch habe das Finanzministerium bemerkt, es werde die Generaldirektion mit einer Weisung in dem Sinne versehen, daß es dem einzelnen Beamten bezüglich seiner Tantiemen-Entschädigungsdienstzulage nicht zum Nachtheil gereichen sollte, wenn er um seine Veretzung ausdrücklich nachsuche. Es werde in diesem Sinne die Bewilligung des Titels I beantragt.

Tit. I § 1 wird darauf mit 5 662 320 M. für 1890 und mit 5 766 590 M. für 1891 bewilligt.

Ueber die Petition der Bahnmeister wird, insofern den Wünschen der Petenten nur durch eine Aenderung des Gehaltstariifs Rechnung getragen werden könnte, zur Tagesordnung übergegangen, die Petition dagegen, insofern sie auf Erhöhung der Gebühren der Bahnmeister für auswärtige Dienstverrichtungen abhebt, der Großh. Regierung zur Kenntnisaufnahme überwiesen.

Der § 2 des Tit. I (Wohnungsgeld) wird mit 502 060 M. für 1890 und 505 220 M. für 1891 debattelos bewilligt.

Bei Tit. II (Andere persönliche Ausgaben) berührt zu § 13 (für ärztliche Untersuchung und Behandlung) der Abg. Weber-Offenburg das erst auf dem letzten Landtage eingeführte Institut der Bahnärzte. Die Bezirke derselben seien etwas zu weit ausgedehnt. Von dem Bahnpersonal sei daher der Wunsch ausgesprochen worden, auch einen anderen Arzt beiziehen zu dürfen, wenn der Besuch des Bahnarztes nicht rechtzeitig genug erfolge.

Berichterstatter Abg. Wilckens bemerkt zu der Petition der Güterpachter um etatsmäßige Anstellung, die Budgetkommission könne dieselbe nicht befürworten. Dieselbe sei nicht genügend begründet. Wollte man den Petenten etatsmäßige Anstellung gewähren, so würden bald andere Klassen von Bediensteten mit der gleichen Forderung nachfolgen. Es werde daher beantragt, über die fragliche Petition zur Tagesordnung überzugehen.

Dieser Antrag wird angenommen und ebenso Tit. II mit 5 804 615 M. für 1890 und mit 5 958 745 M. für 1891.

Tit. III (Allgemeine sächliche Ausgaben). Zu § 17 (Heizung, Beleuchtung und Reinigung) möchte Abg. Pfeifferle die Einrichtung einer Gasbeleuchtung auf dem Bahnhofe in Emmendingen befürworten.

Generaldirector Eisenlohr erklärt, daß die Eisenbahnverwaltung der Einrichtung der Gasbeleuchtung auf dem Bahnhofe in Emmendingen durchaus nicht entgegen sei. Ein Aufschub sei nur dadurch eingetreten, daß bisher eine Einigung mit der Gemeinde über die Beleuchtung der Zufahrtsstraße nicht habe erzielt werden können.

Abg. Gsell kann bestätigen, daß die derzeitige Beleuchtung des Emmendinger Bahnhofes eine sehr mangelhafte sei.

Tit. III wird mit 1 172 170 M. für 1890 und mit 1 177 170 M. für 1891 bewilligt.

Tit. IV, Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen. Zu § 40 (Nebengebäude, Entwässerung, Gasleitung u.) wünscht Abg. Radenburg die Aufstellung eines weiteren Dampftrahns im Mannheimer Centralgüterbahnhofe.

Generaldirector Eisenlohr erwidert, es seien in Mannheim nicht 3, sondern 13 Dampftrahnen im Betrieb; daß davon ab und zu der eine oder andere in Reparatur genommen werden müsse, lasse sich nicht vermeiden.

Der Tit. IV wird mit 2 335 850 M. für 1890 und mit 2 409 050 M. für 1891 bewilligt.

Tit. V Kosten des Bahntransports. Der Berichterstatter, Abg. Wilckens, macht darauf aufmerksam, daß dieser Budgetsatz infolge der Steigerung der Kohlenpreise bedeutend werde überschritten werden. Der nöthige Mehraufwand werde etwa zwei Millionen betragen. Wenn die Kommission gleichwohl von einer Erhöhung des Budgetsatzes abgesehen habe, so sei das im Hinblick auf die vorstehige Einstellung der Einnahmen gesehen, welche hoffen lasse, daß durch den vorausgesetzlichen Mehraufwand für Kohlen eine Störung des Gleichgewichts im Budget schließlich doch nicht eintreten werde.

Der Titel wird mit 5 008 900 M. für 1890 und mit 5 029 100 M. für 1891 bewilligt.

Ebenso wird Tit. VI Kosten für Erneuerung bestimmter Gegenstände debattelos mit 3 351 100 M. für jedes der beiden Jahre genehmigt.

Bei Tit. VII, Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen weise der Abg. Gsell auf die Bedeutung der Station Dinglingen hin. Troßdem sei die Schirmhalle daselbst in gänzlich ungenügendem Zustande. Die Regierung möge hier etwas Nachsicht halten.

Der Berichterstatter, Abg. Wilckens, kann das von dem Abg. Gsell Vorgebrachte bestätigen. Auch sei es wohl angebracht, wenn hier die Budgetkommission ihre Ueber-einstimmung mit den unter den Erklärungen zu § 71 aufgestellten Grundsätzen ausspreche.

Tit. VII wird alsdann mit 670 295 M. für jedes Budgetjahr und Tit. VIII Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Bahnverwaltungen mit 884 000 M. für 1890 und mit 885 800 M. für 1891 bewilligt.

Bei Tit. IX, Kosten für Benutzung fremder Betriebsmittel, hebt Abg. Geldreich hervor, welche Opfer die Städte Oberkirch und Oppenau für die Rentschthalbahn gebracht hätten. Die Regierung möchte den betreffenden Gemeinden doch zu Hilfe kommen. Die beste Hilfe würde sein, wenn die Bahn vom Staate übernommen würde. Wollte das nicht gethan werden, so solle die Regierung den beteiligten Gemeinden wenigstens einen Theil der Aktien abnehmen.

Generaldirector Eisenlohr führt aus, daß die Rentschthalgemeinde sich i. Jt. zum Bau der Bahn entschlossen hätten, verdiene alle Anerkennung. Für den Betrieb der Bahn erprenten sie sich aber einer sehr weitgehenden Unterstützung, indem denselben ein jährlicher Zuschuß von 50 bis 60 000 M. zuzufleße. Die Belastung der Rentschthal-gemeinden sei auch keine so große, da sie aus dem Anlagekapital in den letzten Jahren eine Rente von 3 1/2 bis 3 3/4 Proz. bezogen hätten.

Abg. Geldreich hält den dem Staate erwachsenden Verlust für nicht so hoch, als angegeben worden sei, wenn man die Kosten der Rentschthalbahn nur für sich berechne.

Tit. IX wird mit 1 120 000 M. für das Budgetjahr bewilligt.

Die Gesamtausgaben des Eisenbahnbetriebsbudgets betragen demnach für 1890 26 511 310 M. und für 1891 26 873 070 M.

Zu Einnahme Tit. I aus dem Personen- und Gepäckverkehr spricht sich der Berichterstatter, Abg. Wilckens, gegen das Ablassen von Vergnügungszügen aus. Dieselben seien gefährlich. Außerdem liege an Sonn- und Feiertagen, an denen sie meist in Frage kämen, schon so eine Ueberbürdung des Personals vor.

Der Titel wird mit 13 909 800 M. für 1890 und mit 14 140 800 M. für 1891 bewilligt.

Ebenso werden debattelos angenommen: Tit. II, Aus dem Güterverkehr, mit 23 898 000 M. für 1890 und mit 23 927 000 M. für 1891.

Tit. III, Vergütung für Benutzung von Bahnanlagen u. durch andere Bahnverwaltungen, mit 509 300 M. für 1890 und mit 515 400 M. für 1891.

Tit. IV, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln, mit 840 000 M. für jedes Budgetjahr.

Tit. V, Erträge aus Veräußerungen, mit 955 000 M. für jedes Budgetjahr, und

Tit. VI, Verschiedene und zufällige Einnahmen, mit 739 150 M. für jedes Budgetjahr.

Die Gesamteinnahmen des Eisenbahnbetriebs stellen sich demnach auf 40 851 250 M. für 1890 und auf 41 117 350 M. für 1891.

Das Budget 1a. der Eisenbahnwerkstättenverwaltung wird in Ausgaben und Einnahmen mit 3 810 740 M. für 1890 und mit 3 823 780 M. für 1891 genehmigt.

Ebenso werden die Ausgaben und Einnahmen 1b. der Eisenbahn-Magazine (Betriebsmaterialien) Verwaltung mit je 6 825 800 M. für jedes Budgetjahr angenommen.

Zum Budget der Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung glaubt der Abg. Weber (Konstanz), die Rentabilität der Bodenseedampfschiffahrt solle nicht besonders, sondern zusammen mit dem Eisenbahnbetrieb berechnet werden. Anzuerkennen sei, daß die Regierung den Wünschen der Bevölkerung entgegengekommen sei und die Taxen herunter-gesetzt habe. Man müsse darin aber noch weiter gehen. Die Eisenbahngrundtaxe solle auch für die Dampfschiff-fahrt maßgebend sein. Ferner sei das Mitteldeck bei den badischen Schiffen weniger gegen Unwetter geschützt, als z. B. bei den österreichischen Schiffen. Die neuerbauten Salondampfer würden zu häufig zurückgestellt. Dieselben sollten mehr benutzt werden.

Generaldirector Eisenlohr glaubt, daß bezüglich der Taxen das wegen der Nebenbahnen heute Gesagte auch hier gelte. Eine selbständige Aufstellung der Taxen sei übrigens unmöglich, es hätten dabei auch die übrigen an der Bodenseedampfschiffahrt beteiligten Verwaltungen mitzuwirken. Die Errichtung von Schutzwänden auf dem Mitteldeck der Schiffe sei bereits in Ausführung begriffen.

Dem Wunsche, daß auch im Winter vorzugsweise die Salondampfer in Dienst gestellt würden, stehe entgegen, daß der Winter zur Vornahme der nöthigen Reparaturen benützt werden müsse und daß deren Zustellung bei dem im Winter minimalen Personenverkehr doch unverhältnißmäßige Kosten veranlasse.

Abg. Hug macht darauf aufmerksam, daß der Radol-zeller See von badischen Dampfern gar nicht befahren werde.

Abg. Lohr äußert sich dahin, daß wenn die Dampf-schiffahrt auf dem Bodensee auch besser geworden sei, so doch noch vieles zu wünschen übrig bleibe. Die Per-sonentaxen seien zu hoch. Auf dem Ueberlinger See liege die Dampfschiffahrt überhaupt noch im Argen. Auch möchte Redner darum bitten, daß auf den Dampfern neben den schon auflegenden Zeitungen auch ein Centrums-organ gehalten werde.

Das Budget der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung wird alsdann mit einer Ausgabe von 285 600 M. für 1890 und von 286 180 M. für 1891, und einer Ein-nahme von 294 600 M. für jedes der beiden Budget-jahre angenommen.

Ebenso wird das Budget über den Antheil Badens am Reinertrag der Rhein-Redar-Bahn mit einem Ein-nahmeüberschuß von 556 200 M. im Jahre 1890 und von 543 600 M. im Jahre 1891 genehmigt und hier-auf nach Erörterung der nächsten Tagesordnung die Sitzung vom Präsidenten um halb 3 Uhr geschlossen.

Verantwortlicher Redacteur: Wilhelm Garber in Karlsruhe.

Frankfurter Kurse vom 22. Mai 1890.

Table with columns for various financial instruments and prices. Includes items like Staatspapiere, Eisenbahn-Actien, and various bank notes.

Abg. Geldreich hält den dem Staate erwachsenden Verlust für nicht so hoch, als angegeben worden sei, wenn man die Kosten der Rentschthalbahn nur für sich berechne.

Tit. IX wird mit 1 120 000 M. für das Budgetjahr bewilligt.

Die Gesamtausgaben des Eisenbahnbetriebsbudgets betragen demnach für 1890 26 511 310 M. und für 1891 26 873 070 M.

Zu Einnahme Tit. I aus dem Personen- und Gepäckverkehr spricht sich der Berichterstatter, Abg. Wilckens, gegen das Ablassen von Vergnügungszügen aus. Dieselben seien gefährlich. Außerdem liege an Sonn- und Feiertagen, an denen sie meist in Frage kämen, schon so eine Ueberbürdung des Personals vor.

Der Titel wird mit 13 909 800 M. für 1890 und mit 14 140 800 M. für 1891 bewilligt.

Ebenso werden debattelos angenommen: Tit. II, Aus dem Güterverkehr, mit 23 898 000 M. für 1890 und mit 23 927 000 M. für 1891.

Tit. III, Vergütung für Benutzung von Bahnanlagen u. durch andere Bahnverwaltungen, mit 509 300 M. für 1890 und mit 515 400 M. für 1891.

Tit. IV, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln, mit 840 000 M. für jedes Budgetjahr.

Tit. V, Erträge aus Veräußerungen, mit 955 000 M. für jedes Budgetjahr, und

Tit. VI, Verschiedene und zufällige Einnahmen, mit 739 150 M. für jedes Budgetjahr.

Die Gesamteinnahmen des Eisenbahnbetriebs stellen sich demnach auf 40 851 250 M. für 1890 und auf 41 117 350 M. für 1891.

Das Budget 1a. der Eisenbahnwerkstättenverwaltung wird in Ausgaben und Einnahmen mit 3 810 740 M. für 1890 und mit 3 823 780 M. für 1891 genehmigt.

Ebenso werden die Ausgaben und Einnahmen 1b. der Eisenbahn-Magazine (Betriebsmaterialien) Verwaltung mit je 6 825 800 M. für jedes Budgetjahr angenommen.

Zum Budget der Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung glaubt der Abg. Weber (Konstanz), die Rentabilität der Bodenseedampfschiffahrt solle nicht besonders, sondern zusammen mit dem Eisenbahnbetrieb berechnet werden. Anzuerkennen sei, daß die Regierung den Wünschen der Bevölkerung entgegengekommen sei und die Taxen herunter-gesetzt habe. Man müsse darin aber noch weiter gehen. Die Eisenbahngrundtaxe solle auch für die Dampfschiff-fahrt maßgebend sein. Ferner sei das Mitteldeck bei den badischen Schiffen weniger gegen Unwetter geschützt, als z. B. bei den österreichischen Schiffen. Die neuerbauten Salondampfer würden zu häufig zurückgestellt. Dieselben sollten mehr benutzt werden.

Generaldirector Eisenlohr glaubt, daß bezüglich der Taxen das wegen der Nebenbahnen heute Gesagte auch hier gelte. Eine selbständige Aufstellung der Taxen sei übrigens unmöglich, es hätten dabei auch die übrigen an der Bodenseedampfschiffahrt beteiligten Verwaltungen mitzuwirken. Die Errichtung von Schutzwänden auf dem Mitteldeck der Schiffe sei bereits in Ausführung begriffen.

Dem Wunsche, daß auch im Winter vorzugsweise die Salondampfer in Dienst gestellt würden, stehe entgegen, daß der Winter zur Vornahme der nöthigen Reparaturen benützt werden müsse und daß deren Zustellung bei dem im Winter minimalen Personenverkehr doch unverhältnißmäßige Kosten veranlasse.

Abg. Hug macht darauf aufmerksam, daß der Radol-zeller See von badischen Dampfern gar nicht befahren werde.

Abg. Lohr äußert sich dahin, daß wenn die Dampf-schiffahrt auf dem Bodensee auch besser geworden sei, so doch noch vieles zu wünschen übrig bleibe. Die Per-sonentaxen seien zu hoch. Auf dem Ueberlinger See liege die Dampfschiffahrt überhaupt noch im Argen. Auch möchte Redner darum bitten, daß auf den Dampfern neben den schon auflegenden Zeitungen auch ein Centrums-organ gehalten werde.

Das Budget der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung wird alsdann mit einer Ausgabe von 285 600 M. für 1890 und von 286 180 M. für 1891, und einer Ein-nahme von 294 600 M. für jedes der beiden Budget-jahre angenommen.

Ebenso wird das Budget über den Antheil Badens am Reinertrag der Rhein-Redar-Bahn mit einem Ein-nahmeüberschuß von 556 200 M. im Jahre 1890 und von 543 600 M. im Jahre 1891 genehmigt und hier-auf nach Erörterung der nächsten Tagesordnung die Sitzung vom Präsidenten um halb 3 Uhr geschlossen.

Verantwortlicher Redacteur: Wilhelm Garber in Karlsruhe.

Frankfurter Kurse vom 22. Mai 1890.

Table with columns for various financial instruments and prices. Includes items like Staatspapiere, Eisenbahn-Actien, and various bank notes.

