

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 50. Sitzung (13.03.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

N^o 23.

Beilage zum Protokoll der 50. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 13. März 1902.

Bericht

der

Budgetkommission der zweiten Kammer

über das

Special-Budget der Verkehrs-Anstalten

und zwar

1. der Eisenbahnbetriebsverwaltung,
2. der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung,
3. über den Antheil Badens am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn für die Jahre 1902 und 1903.

(Hauptabtheilung VII des Staatsvoranschlags.)

Erstattet durch den Abgeordneten Dr. Wilkens.

1. Eisenbahnbetriebsverwaltung.

Vorbemerkung.

In Gemäßheit der seit einer Reihe von Jahren beobachteten Uebung, in Bezug auf diesen bedeutamen Staatsverwaltungszweig diejenigen Zahlen zusammenzustellen, welche für die Grundlagen, sowie für die Ergebnisse desselben nach dem neuesten Stand von besonderem Interesse sind, schickt die Kommission nachstehende Bemerkung voraus:

I. Daß durch die Badische Staatsbahnverwaltung betriebene Bahnen hatte am Schlusse des Jahres 1901 eine Ausdehnung von 1664,57 km,
wovon auf die dem badischen Staate gehörigen Bahnen 1578,67 km
auf die gepachteten Strecken (Bayerische Grenze bis Würzburg und die Privatbahn Rastatt-Gernsbach-Weisenbach) 45,12 „
auf die in Mitbetrieb genommenen Strecken (Basel Badischer Bahnhof bis Basel Centralbahnhof und die preussisch-hessische Linie Mannheim Hauptbahnhof bis Käferthal) 9,36 „
und auf die Privatbahnen 31,42 „
zusammen 1664,57 km

entfallen.

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

Das vom Staate betriebene Bahnetz hatte am Schlusse des Jahres 1899 eine Länge von 1559,60 km
Für die Budgetperiode 1900/01 ist der nachstehende Zugang zu verzeichnen:

Am 15. März 1900 erfolgte die Eröffnung der Zufahrtslinien zum Industriehafen in Mannheim	5,17 "
und in Folge Erstellung des letzteren wurde zu dem gleichen Zeitpunkt die preussisch-hessische Strecke Mannheim Hauptbahnhof—Käferthal in Mitbetrieb genommen	4,47 "
Am 15. November 1900 wurde die Strecke Steinsfurth—Eppingen dem Betrieb übergeben	12,86 "
Im Jahre 1901 fand die Eröffnung folgender Strecken statt:	
Neustadt—Donaueshingen am 20. August	39,88 "
Waldkirch—Elzach am 20. August	12,20 "
Ueberlingen—Landesgrenze bei Klustern (Friedrichshafen) am 2. Oktober	27,83 "
Oberuhlningen—Unteruhlningen am 2. Oktober	2,56 "
zusammen obige	1664,57 km

Von diesen Bahnstrecken liegen

im Großherzogthum selbst	1526,74 km
auf preussischem Gebiet	20,96 "
„ bayerischem Gebiet	24,50 "
„ württembergischem Gebiet	24,15 "
„ hessischem Gebiet	22,17 "
und auf schweizerischem Gebiet	46,05 "
zusammen wieder	1664,57 km

Von den im Betrieb der Badischen Staatsbahnverwaltung stehenden Strecken sind 656 km doppelgleisig, während 1009 km einfaches Gleise haben.

Als Vollbahnen werden betrieben 1472,92 km; als Nebeneisenbahnen werden betrieben 191,65 km, sowie die verpachtete Strecke bei Wertheim—Mitte Mainbrücke mit 1,64 km.

Die ganze Bahn hat 329 Stationen für Personen- und Güterbeförderung, 100 Stationen und Haltestellen für Personenbeförderung allein und 6 Stationen für Güterbeförderung allein, also im Ganzen 435 Stationen und Haltestellen oder je eine Station auf 3,83 km Bahnlänge.

Vergleicht man die Länge unserer Bahnen mit dem Flächenraum des Landes (15,081 □km) und der Einwohnerzahl (1 868 585), so entfällt 1 km Bahn auf je 9,06 □km Flächenraum und auf 1123 Einwohner.

Wird dieses Ergebnis auf die beim Reichseisenbahnamt üblichen Einheiten — 100 Quadratkilometer und 10 000 Einwohner — angewandt, so kommen in Baden auf je 100 □km Grundfläche 11,04 und auf je 10 000 Einwohner 8,91 km Eisenbahnen, während nach den statistischen Ergebnissen des deutschen Reiches für 1899 von Eisenbahnen entfallen

	auf je 100 □km Grundfläche:	auf je 10 000 Einwohner:
in Elsaß-Lothringen	12,4 km	11,0 km
im Königreich Preußen	8,7 "	9,5 "
in Bayern	8,7 "	11,4 "
„ Sachsen	18,8 "	7,5 "
„ Württemberg	8,6 "	8,1 " bezw.
„ Deutschland überhaupt	9,3 "	9,7 "

II. Das Anlagekapital für Herstellung des am Schlusse des Jahres 1900 1582,10 km langen Bahnnetzes (für Bahn und Gebäude, sowie für Lokomotiven und Wagen) berechnet sich ausweislich der Tabelle 2 des 1900er Jahresberichtes nach Abzug der Kosten der gepachteten (24,50 km), und mitbetriebenen (9,36 km) und nach Zuschlag der verpachteten Strecken (4,48 km), somit für restlich 1552,72 km, wie folgt:

Die 1500,68 km Eigenthumslänge der Staatsbahn haben im Ganzen gelostet . . .	536 356 722 M.
die 52,04 km Privatbahnen dagegen	5 575 397 "
zusammen	541 932 119 M.

eine Gesamtsumme, welche sich, nach der Betriebsdauer berechnet, für die Staatsbahnen auf 524 469 519 M.
und für die Privatbahnen auf 5 575 192 "
zusammen auf 530 044 711 M.

ermäßigt.

Auf 1 km Bahnlänge kommt hiernach ein Aufwand am Schlusse des Jahres 1900
bei den Staatsbahnen von 357 409 M.
bei den Privatbahnen von 107 137 "
bei den Staats- und Privatbahnen zusammen 349 021 M.

während nach Maßgabe des Betriebsjahres 1899 in der statistischen Tabelle 20 des Reichseisenbahnamts der Kilometeraufwand

für die Bahnen von Elsaß-Lothringen	365 731 M.
" " Eisenbahnen der Preussisch-Hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft	258 099 "
" " Bayerischen Staatseisenbahnen	238 688 "
" " Sächsischen Staatseisenbahnen	325 539 "
" " Württembergischen Staatseisenbahnen	324 536 "
" " Badischen Staatseisenbahnen	344 351 "
" " Main-Neckarbahn	227 985 "

beträgt.

III. In Bezug auf die Rente unterer Staatsbahnen ist zu bemerken, daß die Einnahmen im Jahre 1900 78 046 109 M.
betragen haben, während sich die Ausgaben im genannten Jahre auf 60 904 449 M.
beliefen, so daß sich der Ueberschuß auf 17 141 660 M.
oder auf **3,27** % des Anlagekapitals berechnet.

Das Betriebsergebniß der Bodenseedampfschiffahrt und den Antheil Badens an der Main-Neckarbahn dazu gerechnet, erhöht sich diese Verzinsung von 3,27 auf **3,37** %.

Die badischen Privatbahnen hatten 1900 einen Einnahmeüberschuß von 398 043 M.
so daß sich das Anlagekapital mit 7,14 % verzinst.

Die Rente des Anlagekapitals beträgt, wenn man Staats- und Privatbahnen zusammen nimmt, **3,31** %.

Während die Rente des Anlagekapitals im Jahre 1898 für Staats- und Privatbahnen zusammen 4,58 % betrug, hat sich dieselbe 1899 auf 4,84 und 1900 auf 3,31 % beziffert. *)

*) Eine andere Berechnung ergibt sich, wenn man das auf Seite 64 und 65 des Jahresberichts über die Staatseisenbahnen und die Bodensee-Dampfschiffahrt im Großherzogthum Baden für das Jahr 1900 Bemerkte berücksichtigt. Wenn man die dort erwähnte Werthsumme des auf Schlus des Jahres 1900 vorhanden gewesenen Vorraths an Oberbaumaterialien mit 4 296 697 M. von der 1900er Eisenbahnbetriebsrechnung abgeschrieben und wenn man dieselbe auf jene von 1901 übertragen hätte, so würde der Einnahme-Überschuß des Jahres 1900, statt nur auf 17 141 660 M., auf 21 438 357 M. sich gestellt und das Gesamtanlagekapital der badischen Staats- und Privatbahnen zu 4,12 — statt nur zu 3,31 — Prozent, sowie jenes der Staatsbahnen allein zu 4,09 — statt nur zu 3,27 — Procent sich verzinst haben.

In dem Bericht des landständischen Ausschusses über die Prüfung der Rechnung der Eisenbahnschuldentilgungskasse für 1900 (1. Beilageheft S. 188) ist darauf hingewiesen, daß der Reinertrag unserer Bahnen im Jahre 1900 eine Verzinsung unserer reinen Eisenbahnschuld, die Ende jenes Jahres 355 737 313,65 M. betrug, von **5,08** Procent und, wenn man dem Reinertrag noch den Antheil der Eisenbahnschuldentilgungskasse an den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung mit 500 000 M. hinzurechnet, eine solche von **5,22** Procent ergibt. Bei Berücksichtigung des in Absatz 1 dieser Anmerkung Bemerkten erhöhen sich diese Zahlen auf **6,026** bezw. **6,167**.

Was die Rente anderer deutscher Bahnen anbelangt, so betrug solche 1899:

Bei den Bahnen in Elsaß-Lothringen	5,03 %
„ „ „ der Preussisch-Hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft	7,30 „
„ „ „ im Königreich Bayern	3,70 „
„ „ „ „ „ Sachsen	3,92 „
„ „ „ „ „ Württemberg	3,11 „
„ der Main-Neckarbahn	7,51 „
„ „ Oldenburgischen Staatsbahn	5,86 „

Die im vorigen Kommissionsbericht an dieser Stelle gebrachte Nachweisung über den Reinertrag der einzelnen Bahnstrecken konnte wegen Einführung des neuen Normal-Buchungsformulars für die Eisenbahnen Deutschlands vom Jahr 1900 an nicht mehr gefertigt werden.

Der Rentabilität der Privatbahnen ist bereits oben in Kürze gedacht worden.

Den dort angegebenen Zahlen liegen aber nicht die wirklichen Ergebnisse der drei vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Grunde, indem solche erst nach dem Rechnungsschluß der Eisenbahnhauptkasse zur vollständigen Abrechnung kamen.

Nach diesen wirklichen Ergebnissen betragen die Einnahmen der drei staatlich verwalteten Privatbahnen im Jahre 1900 896 087 *M.*
 die Betriebskosten 708 371 „
 so daß sich ein Ueberschuß von 187 716 *M.*
 oder 5,19 % des Anlagekapitals ergibt.

In Wirklichkeit aber muß die Staatsbahn nach den für die Abrechnung mit diesen drei Bahnen maßgebenden Gesetzen, Konzessionen und Uebereinkommen die Summe von 298 561 „
 das sind 8,25 % des Anlagekapitals, somit 110 845 „
 mehr entrichten.

Für die vom Staate behufs des Betriebs auf eigene Rechnung vom 1. Januar 1900 an gemietete Murgthalbahn bezieht die Bahneigentümerin eine jährliche Miete von 78 400 *M.*, rund 4,00 % aus dem Anlagekapital von 1 957 945 *M.*

IV. In welchem Verhältniß die Gesamteinnahmen zu den Gesamtausgaben stehen, **Beilage 1.** wolle aus der als Beilage 1 abgedruckten Tabelle entnommen werden.

Es ist aus derselben auch zu ersehen, wie sich in den Jahren 1899 und 1900 die Ausgaben auf die verschiedenen Unterpositionen vertheilt und wieviel Prozent der Einnahme die betreffenden Unterpositionen absorbiert haben.

Auf 1 Kilometer Betriebslänge ist 1899 eine Roheinnahme von 45 556 *M.* und 1900 eine solche von 49 744 *M.* entfallen.

Die größte kilometrische Einnahme hatte im Berichtsjahr 1899 die Main-Neckar-Eisenbahn mit 74 291 *M.* erzielt. Darauf folgen

die bayerische Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg—Fürth)	54 861 „
„ Sächsischen Staatseisenbahnen	49 661 „
„ Reichseisenbahnen	48 453 „
„ Lübeck-Büchener Eisenbahn	48 047 „
„ Pfälzischen Bahnen	46 136 „
„ Dortmund-Gronau-Enschede Eisenbahn	45 716 „
„ Badischen Eisenbahnen	45 556 „
„ Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnen	44 489 „
„ Eisern-Siegener Eisenbahn	39 978 „
„ Bittau-Reichenberger Eisenbahn	35 731 „
„ Württembergischen Staatseisenbahnen	31 680 „
„ Georgs Marienhütte Eisenbahn	29 485 „
„ Bayerischen Staatseisenbahnen	28 862 „

u. s. w.

V. Daß im Gesamtbetrieb (einschließlich der Werkstätten) verwendete Personal bestand im Jahre 1900 in

7 221 = 37,16 % Beamten und Angestellten (etatmäßige und nichtetatmäßige)
 12 212 = 62,84 % ständigen Arbeitern

zusammen: 19 433 Personen,

so daß auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 4,60 Beamte und Angestellte
 und 7,78 ständige Arbeiter

zusammen also 12,38 Personen

entfallen.

Geordnet nach der Höhe der auf 1 km entfallenden Bezüge stellt sich die Anzahl und Gesamtbezahlung der Beamten und Arbeiter nach Tabelle 25 Spalte 64 der Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes auf Grund des Betriebsstandes von 1899 wie folgt:

	Anzahl aller Beamten und Arbeiter im Jahresdurchschnitt.	Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge kommen Köpfe.	Von der Gesamtbezahlung treffen auf 1 Betriebs-km.
			<i>M.</i>
1. Main-Neckar-Eisenbahn	1 987	16,58	24 264
2. Sächsische Staatseisenbahnen	43 999	16,82	21 710
3. Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	23 824	13,31	17 439
4. Badische Staatseisenbahnen	17 847	11,51	16 961
5. Vereinigte preussische und hessische Staatseisenbahnen	346 639	11,53	14 419
6. Sämtliche deutsche Staatseisenbahnen überhaupt	502 401	11,14	14 186
7. Bayerische Staatseisenbahnen	45 847	8,26	11 267
8. Württembergische Staatseisenbahnen	14 748	8,55	11 081
9. Oldenburgische Staatseisenbahnen	3 089	5,84	5 804
10. Mecklenburgische Friedrich-Franzeisenbahn	4 420	4,04	3 749

VI. Ihre Kommission ist nach Berathung des Spezialbudgets der Verkehrsanstalten zu der Anschauung gelangt, daß dasselbe unverändert zur Genehmigung zu empfehlen sei. Der verhältnismäßig hohe Betriebskoeffizient des Jahres 1900*), welcher ursprünglich zu 77,63 % ausgerechnet war, sich aber nach späterer Berechnung auf 72,02 % ermäßigte, mußte Anlaß geben, insbesondere die Ausgaben einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen. Wir sind jedoch zu keinen Abänderungsvorschlägen gelangt, **beantragen vielmehr die Genehmigung des vorliegenden Budgets.**

Wir sprechen dabei zugleich den Wunsch aus, daß das erläuternde **Beiheft** zum Spezialbudget der Eisenbahnbetriebsverwaltung und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung, welches

*) Der Betriebskoeffizient betrug:

- 1890 = 61,18 Prozent!
- 1891 = 71,20 "
- 1892 = 70,04 "
- 1893 = 63,26 "
- 1894 = 65,61 "
- 1895 = 63,82 "
- 1896 = 63,08 "
- 1897 = 62,43 "
- 1898 = 65,73 "
- 1899 = 65,10 "

nach einer uns gewordenen Mittheilung aus Anlaß der Aufstellung dieses Budgets, damit die Begründung in letzterem kürzer gefaßt werden kann, jeweils bearbeitet und gedruckt wird, künftighin den Landständen bei der Budgetvorlage zur Kenntniß gebracht werden wolle. Eine Reihe zeitraubender Rückfragen der Kommission wird vermieden bleiben, wenn sie vom Inhalte des in Frage stehenden Beihäftes von vornherein Kenntniß nehmen kann, und wir glauben, daß dadurch die Budgetverhandlungen überhaupt, insoweit das Spezialbudget der Verkehrsanstalten in Betracht kommt, eine nicht unwesentliche Vereinfachung und Abkürzung werden erfahren können.

Betrachten wir das Budget im Einzelnen, so kommen wir zunächst zu der

A u s g a b e

und zwar zu

Titel I. Gehalte und Wohnungsgeld der etatmäßigen Beamten.

§ 1.

Budgetsatz für 1902: 10 102 000 *M.*

Budgetsatz für 1903: 10 368 000 *M.*

Es werden also für ein Jahr durchschnittlich 10 235 000 *M.* angefordert, während der seitherige Budgetsatz 9 533 000 *M.* betrug.

In der Budgetanlage 1 (Seite 37 des Budgets) ist der Gehalts-Etat im Einzelnen nachgewiesen.

In der Budgetanlage 2 (Seite 67 des Budgets) ist der Wohnungsgeld-Etat und in der Budgetanlage 3 (Seite 72 des Budgets) die Anforderung von Dienstwohnungen enthalten.

Wie sich die Zahl der etatmäßigen Beamten auf die einzelnen Dienstzweige (allgemeine Verwaltung, Bahnverwaltung, äußerer Bahnhofsdienst, Expeditionsdienst, Zugbegleitungsdienst, Zugbeförderungsdienst und Werkstätten dienst) vertheilt, ist in der diesem Bericht angeschlossenen Beilage 2, welche übrigens auch die nicht etatmäßigen Beamten enthält, dargethan. Nach der betreffenden Nachweisung, bezw. nach Seite 52 und 53 des Budgets beläuft sich die Zahl der angeforderten etatmäßigen Stellen für beide Budgetjahre auf 5897, während die etatmäßigen Stellen nach dem Effektiv-Etat vom 1. Juli 1901 sich auf 5407 bezifferten, so daß nach dem vorliegenden Budget eine Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Stellen um 490 eintreten soll.

Diese Vermehrung ist zum großen Theile darauf zurückzuführen, daß sich die Großh. Regierung in anerkannter Weise hat angelegen sein lassen, auch diesmal die Verhältnisse einer ganzen Anzahl von Eisenbahnbeamten-Kategorien durch Erhöhung der Zahl der etatmäßigen Stellen zu verbessern. Es entfällt die vorgeschlagene Stellenvermehrung insbesondere auf die mittleren und unteren Eisenbahnbeamten, und wir sind nach Prüfung der deßfalligen Vorschläge der Großh. Regierung zu der Ansicht gelangt, daß solche den Intentionen des hohen Hauses — wie solche in den letzten Jahren theils bei der Budget-Berathung, theils bei Erörterung der zahlreichen Petitionen, welche aus den Kreisen der Eisenbahnbeamten eingegangen waren, geäußert wurden — entsprechen dürften. Wir empfehlen hiernach die Bewilligung der beantragten Stellenvermehrung.

Im Einzelnen erlauben wir uns zu bemerken:

1. Die Zahl der Kollegialmitglieder der Generaldirektion (C 2) betrug seither 15. Sie soll auf 18 vermehrt werden, indem nicht nur die Anstellung eines zweiten Fahrdienstrespicienten und eines besonderen Respicienten für Stellwerks-Anlagen, sondern auch die Besetzung der Betriebs-Inspektors-Stelle in Mannheim mit einem Mitglied der Generaldirektion beabsichtigt ist, welches seinen Wohnsitz in dieser Stadt nehmen soll. Da dieses Mitglied sein seitheriges Respiciat in der Generaldirektion nicht mehr versehen kann, obgleich es Sitz und Stimme in genannter Behörde behält, so wird für dasselbe eine weitere Kollegialstelle in Anforderung gebracht.

Die Budgetkommission beantragt die Genehmigung dieser Vorschläge der Großh. Regierung und billigt insbesondere auch die Besetzung der wichtigen Betriebs-Inspektors-Stelle in Mannheim mit einem Mitglied

der Generaldirektion. Es trägt diese Maßregel wiederholt geäußerten Wünschen des dortigen Handelsstandes Rechnung, welcher großen Werth darauf legt, daß der Mannheimer Betriebs-Inspektor in ständigem unmittelbarem Verkehr mit der Generaldirektion stehe, gewisse Angelegenheiten in derselben direkt zum Vortrag bringen könne und eine größere Freiheit in seinen Entschlüssen besitze, als die Vorstände anderer Eisenbahnbetriebs-Inspektionen von geringerem Geschäfts-Umfang.

Die Kommission hat bei Berathung dieser Anforderungen die Großh. Regierung um Nachricht gebeten, wie sich dormalen die Referate in der Generaldirektion der Großh. Staatseisenbahnen auf die einzelnen Zweige des Dienstes vertheilen. Aus der hierauf eingegangenen Mittheilung der Großh. Regierung geht hervor, daß von den Kollegialmitgliedern der Generaldirektion — abgesehen von den Abtheilungsvorständen — 2 der Verwaltungsabtheilung, 4 der Betriebsabtheilung, 3 der Verkehrsabtheilung, 5 der Bauabtheilung und 1 der Rechnungsabtheilung angehören, je ein Mitglied der Betriebsabtheilung und der Rechnungsabtheilung aber regelmäßig auch in der Rechnungs- und in der Betriebsabtheilung thätig ist und außerdem 1 Hilfsarbeiter in der Betriebsabtheilung und 2 Hilfsarbeiter in der Verkehrsabtheilung mit Respiciaatsarbeiten betraut sind. Ein Kollegialmitglied versteht jetzt schon die Stelle des Betriebsinspektors in Mannheim. Welches Personal den einzelnen Abtheilungen zugewiesen ist, geht aus nachstehender Uebersicht hervor:

a. Verwaltungsabtheilung.

2 Kollegialmitglieder (Verwaltungsbeamte).

1 Centralinspektor als Vorsteher des Centralbureaus, welchem unterstehen:

α) Das Sekretariat A mit

3 Revisoren und Sekretären,

6 Betriebssekretären,

3 Bureauassistenten und Kanzleigehilfen.

β) Die Expeditur einschließlich der Generaldirektionskanzlei mit:

1 Expeditor,

1 Expedituraffistenten,

43 Bureauassistenten, Kanzleiaffistenten, Kanzleigehilfen und Maschinenschreiberinnen.

γ) Die Registratur mit:

5 Registratoren,

2 Registraturaassistenten,

10 Bureauassistenten und Kanzleigehilfen.

δ) Die Bibliothek mit:

1 Revisor.

ε) 8 Kanzleidiener und 1 Pfortner.

b. Betriebsabtheilung.

1 Abtheilungsvorstand (technischer Beamter).

4 Kollegialmitglieder (3 maschinentechnische bezw. elektrotechnische Beamte und 1 Betriebsbeamter).

1 Betriebsinspektor als Hilfsrespizient.

8 Centralinspektoren (5 maschinentechnische und 3 Betriebsbeamte).

Zur Abtheilung gehören:

α) Das Sekretariat B mit 1 Betriebssekretär.

β) Das Fahrdienstbureau mit:

1 Betriebskontroleur,

3 Revisoren und Sekretären,

5 Betriebssekretären,

1 Bureauassistenten.

γ) Das maschinentechnische Bureau mit:

- 5 Regierungsbaumeistern und Eisenbahningenieuren,
- 3 technischen Assistenten,
- 5 Hilfszeichnern und Gehilfen.

δ) Das elektrotechnische Bureau mit:

- 2 Ingenieuren,
- 3 Zeichnern,
- 1 Telegraphenmeister,
- 4 Telegraphenmechanikern,
- 1 Kanzleigehilfen,
- 3 Dampfheizungswärtern und Hilfswärtern.

e. Verkehrsabtheilung.

- 1 Abtheilungsvorstand (Verwaltungsbeamter)
- 3 Kollegialmitglieder (Verwaltungsbeamte)
- 2 Hilfsarbeiter mit Respiziatsarbeiten betraut.
- 3 Centralinspektoren (nicht technische Beamte).

Zur Abtheilung gehören:

Das Sekretariat C, das Personentarifbureau, das Gütertarifbureau und das Reklamationsbureau mit:

- 1 Betriebskontroleur,
- 13 Revisoren und Sekretären,
- 17 Betriebssekretären,
- 3 Bureauassistenten und Bureaugehilfen.

d. Bauabtheilung.

- 1 Abtheilungsvorstand (bahnbautechnischer Beamter).
- 5 Kollegialmitglieder (4 bahnbautechnische Beamte und 1 hochbautechnischer Beamter).
- 9 Centralinspektoren (7 bahnbautechnische und 2 hochbautechnische Beamte).

Zur Abtheilung gehören:

Das Sekretariat D, das bahnbautechnische Bureau, das Bureau für Stellwerke, das hochbautechnische Bureau, das Zeichenbureau und das Bureau für Bahnhofneubauten mit:

- 20 Regierungsbaumeistern und Ingenieuren,
- 7 Technikern,
- 2 Bureauvorstehern (1 Architekt und 1 Zeichner),
- 1 Revisor,
- 2 Trigonometern,
- 1 technischen Assistenten,
- 1 Hochbauassistenten,
- 15 Zeichnern,
- 12 Hilfszeichnern,
- 1 Kanzleigehilfen.

e. Rechnungsabtheilung.

- 1 Abtheilungsvorstand,
- 1 Kollegialmitglied,
- 1 Centralinspektor als Vorstand des Rechnungsbureaus.

Beim Rechnungsbureau sind beschäftigt:

- 13 Revisoren und Sekretäre,
- 4 Betriebssekretäre,
- 5 Bureauassistenten und Kanzleigehilfen.

2. Die Zahl der Beamten nach D 1 (Bahnbauinspektoren, Maschineninspektoren, Vorstände der Centralanstalten, Centralinspektoren, Betriebsinspektoren) soll von 67 auf 70 gebracht werden, indem für den Bahnhofumbau Karlsruhe und den Bau der hinteren Murgthalbahn je ein weiterer Bahnbauinspektor zugehen und überdies in Folge der Erweiterung des Betriebs der elektrischen Anlagen und des Baues von Werkstätten eine neue Maschineninspektorsstelle in Offenburg errichtet werden soll. Der frühere Telegrapheninspektor (Centralinspektor) ist als Bahnbauinspektor in der Bauabtheilung der Generaldirektion verwendet, und es wird nun für den elektrotechnischen Beamten, der den Telegrapheninspektorsdienst zur Zeit versieht, eine Stelle hier angefordert, welche künftig, d. h. mit dem Ausscheiden des früheren Telegrapheninspektors, wieder wegfallen wird. Es handelt sich also im Ganzen um vier neue Stellen, während die Betriebsinspektorsstelle in Mannheim in Folge ihrer nunmehrigen Besetzung mit einem Generaldirektionsmitglied hier in Abgang kommt, so daß die Gesammterhöhung der Stellen nach D 1 nach dem vorliegenden Budget drei ausmacht, wogegen diesseits keine Bedenken obwalten.

Für 63 Beamte werden nach Seite 39 des Budgets (unten) tarifmäßige Dienstzulagen in Höhe von 19 300 M. gefordert. Hiervon erhalten die Vorstände der Verwaltung der Hauptwerkstätte und der Verwaltung der Eisenbahnmagazine je 500 M. und 61 Centralinspektoren und Vorstände von Bezirksstellen der Eisenbahnverwaltung je 300 M. (vgl. Anm. 9 lit. f und g zu Abth. D des Gehaltstariifs).

Weiter werden nach S. 41 des Budgets für zwei Gütererwerbungs-kommissäre Dienstzulagen zu Lasten des Bauetats im Betrage von je 800 M. angefordert. Nach Mittheilung der Großh. Regierung handelt es sich dabei um die Domänenamtsvorstände in Emmendingen und Heidelberg.

3. Nach dem Vorschlage der Großh. Regierung soll die Zahl der Beamten nach E 1 — Hauptkassen-, Hauptmagazinverwalter (Gehaltsklasse I), Bahn- und Güterverwalter (Gehaltsklasse I) — von 15 auf 17 erhöht werden, was damit zusammenhängt, daß in Folge Eröffnung der neuen Bahnen zwei weitere Betriebsinspektoren je ein nach E 1 (Bahnverwalter) angestellter Hilfsbeamter und Stellvertreter zugetheilt werden soll. Auf eine Anfrage der Kommission, welchen zwei Betriebsinspektoren solche Hilfsbeamte beigegeben werden sollen, hat die Großh. Regierung erklärt:

„Die im Jahre 1901 neu eröffnete Bahnstrecke Neustadt-Donauwiesingen wurde dem Großh. Betriebsinspektor in Billingen und diejenige Ueberlingen-Kluster dem Großh. Betriebsinspektor in Konstanz zugetheilt. Es hat sich dadurch die Nothwendigkeit ergeben, diesen beiden Bezirksbeamten je einen Hilfsbeamten beigegeben.

Dem Betriebsinspektor in Konstanz wurde der Dringlichkeit der Sache wegen bereits ein nach F 3 des Gehaltstariifs angestellter Betriebskontroleur, dessen Stelle provisorisch versehen wird, mit der Amtsbefugniß eines Bahnverwalters zugetheilt. Dem Betriebsinspektor in Billingen soll nach Genehmigung des Budgets ein Hilfsbeamter beigegeben werden. Wenn es sich indessen bei näherer Prüfung bis dahin ergeben sollte, daß bei einem anderen Betriebsinspektor die Zutheilung eines nach E 1 des Gehaltstariifs angestellten Hilfsbeamten statt eines Betriebskontroleurs dringlicher ist, so würde dem Betriebsinspektor in Billingen einstweilen ein Betriebskontroleur zugetheilt werden.“

Die Kommission hat dagegen nichts zu erinnern.

4. Die Zahl der Zahlmeister, Bahn- und Güterverwalter (Gehaltsklasse II) — E 3 — soll von 44 auf 46 erhöht werden, indem mit Erbauung des Mannheimer Rangirbahnhofes daselbst ein besonderes Stationsamt Mannheim I Rangirbahnhof errichtet werden und auch das mit einem Stationskontroleur als Stationsvorstand besetzte Stationsamt II Dinglingen wegen der erheblichen Vergrößerung des Dienstes in ein Stationsamt I verwandelt werden soll. Es gehen daher hier zwei Stellen zu, unter F 5 dagegen ab.

Die Kommission hat hier an die Großh. Regierung die Anfrage gerichtet, welche Verschiebungen in den Stationsämtern überhaupt geplant seien und welche dieser Ämter insbesondere in höhere Ämter umgewandelt werden sollten. Die Antwort der Großh. Regierung lautet:

„Stationsamt II Dinglingen soll Stationsamt I werden; auch in Mannheim Rangirbahnhof soll, wie im Budget angegeben, ein besonderes Stationsamt I errichtet werden. Als Vorstände für Stationsämter II wurden bisher Stationskontroleure (F 5) statt Stationsverwalter (G 3) angefordert: im Budget 1898/99 3 und im Budget 1900/01 7 und 1 (Mannheim-Industrieafen), zusammen 11. Besetzt sind in dieser Weise die Stationsämter II: Dinglingen, Leopoldshöhe, Rheinau, Graben-Neudorf, Mühlburg, Karlsruhe-Westbahnhof, Schoppsheim, Wiesloch, Gengenbach und Maxau. Statt Mannheim-Industrieafen wurde einstweilen die Stelle Basel-Rangirbahnhof mit einem Stationskontroleur besetzt, wofür die Stelle im Budget jetzt angefordert ist. Statt Lahr und Neckarau, die früher schon als in Aussicht genommen bezeichnet waren, wurden einstweilen die Stationsämter Maxau und Gengenbach mit Stationskontroleuren besetzt.

Zur Besetzung mit Stationskontroleuren statt Stationsverwaltern kommen nunmehr vorbehaltlich nochmaliger näherer Prüfung weiterhin in Betracht: Friedrichsfeld, Breisach, Rheinfelden und Denzlingen oder Waghäusel.

In ein Stationsamt II soll das Stationsamt III Niederschoppsheim umgewandelt werden, und zur Umwandlung von Stationsämtern IV in Stationsämter III sind in Aussicht genommen: Windschlag, Rheinsheim und Buggingen. An Stelle von Windschlag, das schon einmal im Jahr 1899 in Aussicht genommen war, wurde Ringsheim umgewandelt.“

5. Nach F 2 — (Eisenbahningenieure und Eisenbahnarchitekten — Gehaltsklasse II) sieht das Budget 12 Beamte vor, während die bisherige Zahl 14 betrug. Es ist dies darauf zurückzuführen, daß künftighin zwei Eisenbahnarchitektenstellen, statt hier, unter F 5 angefordert werden sollen.

Es wurden in der Kommission Zweifel darüber laut, ob mit dem hier sowie unter anderen Positionen anverlangten technischen Personal — es kommen dabei namentlich auch noch die Geometer in Betracht — die großen Aufgaben, die gegenwärtig auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues zu lösen sind, mit der erforderlichen Promptheit bewältigt werden können. Die Großh. Regierung hat aber mit Bezug auf diese Zweifel erklärt:

„Der Eisenbahnverwaltung stehen zur Zeit außer den etatmäßigen Beamten (Inspektoren, Regierungsbaumeistern und Eisenbahningenieuren), die zur Besetzung der Vorstands- und zweiten Beamtenstellen im Bezirksdienst, sowohl für den Betrieb als für den Bau ausreichen, noch folgende technische Hilfskräfte:

- 16 Ingenieurpraktikanten,
- 55 Civilingenieure,
- 7 Geometer und
- 12 Tiefbautechniker und Werkmeister

zur Verfügung, zu denen in Bälde noch 6 bis 7 Ingenieurpraktikanten aus dem soeben zu Ende gegangenen Staatsexamen hinzutreten werden. Es ist zu erwarten, daß mit diesem Personal die Eisenbahnverwaltung die ihr neben der regelmäßigen Bahnunterhaltung im Gebiete des Eisenbahnbaues in den nächsten Jahren gestellten größeren Aufgaben mit der erforderlichen Beschleunigung wird lösen können, denn in den letzten Jahren waren die Aufgaben bei fast gleichem Personalstand nicht minder groß. Die umfangreichen Bahnbauten von Neustadt nach Donaueschingen, von Ueberlingen nach Friedrichshafen und von Waldkirch nach Elzach waren in vollem Gange; dieselben sind jetzt fertig und es ist der größte Theil des dort beschäftigt gewesenen Personals zur Verwendung bei anderen Arbeiten frei geworden. Bei mehreren der zu lösenden größeren Aufgaben handelt es sich zunächst auch nur um die Aufstellung der genauen Projekte und Kostenanschläge, wobei noch etwas weniger Personal als bei der späteren Bauausführung erforderlich ist. Der größte Theil der für diese Bauten im Budget jetzt schon vorgesehenen belangreichen Mittel ist für Geländeerwerbungen bestimmt.

Eine Vermehrung der Hilfskräfte, wenn solche wider Erwarten doch noch nöthig werden sollte, wäre unter den dermaligen Verhältnissen durch weitere Einstellung von Civilingenieuren wohl unschwer zu erreichen."

6. Nach F 3 (Sekretäre, Revisoren, Expeditoren, Registratoren, Oberbuchhalter bei den Centralkassen und den Centralanstalten der Eisenbahnverwaltung, Vermessungsrevisoren und Betriebskontroleure) werden, statt seitheriger 100, 110 etatmäßige Stellen angefordert. Die Vermehrung entfällt mit 6 auf die Sekretäre und Revisoren (bisher 83, künftighin 89) und mit 4 auf die Oberbuchhalter (bisher 5, künftighin 9). Sie wird damit begründet, daß in Folge der Ausdehnung des Betriebes die Zahl der nicht technischen Hilfsbeamten auch jetzt wieder unzureichend geworden sei und daß, wenn auch der Mehrbedarf zum großen Theile wieder durch nicht etatmäßiges Personal gedeckt werden könne, doch auch die etatmäßigen Stellen in F 3, G 5, G 7, J 6 und J 7 erheblich vermehrt werden müßten, damit das Verhältniß der etatmäßigen Beamten zu den nicht etatmäßigen nicht zu ungünstig werde. Die Kommission hat dagegen nichts einzuwenden.

7. Die von der Großh. Regierung vorgesehene Vermehrung der Beamten nach F 5 — Zeichner, Gehaltsklasse I, Stationskontroleure, Telegraphenkontroleure — von 36 auf 54 ist auf Seite 45 des Budgets näher begründet. Von besonderer Wichtigkeit ist die beabsichtigte Vermehrung der Zahl der mittleren technischen Beamtenstellen, die dadurch herbeigeführt werden soll, daß hier, statt seitheriger 4, 13 Stellen für Zeichner (Gehaltsklasse I) angefordert werden. Es soll damit tüchtigen, älteren Beamten, insbesondere solchen, die mit Erfolg eine technische Mittelschule absolviert haben, ein Aufrücken von H 1 nach F 5 des Gehaltstariifs ermöglicht werden, was Seitens der Kommission nur gutgeheißen werden kann.

8. Die Zahl der Betriebssekretäre, Betriebsassistenten, Registratur- und Expediturassistenten — G 5 — soll von 214 auf 233 vermehrt werden. An dieser Vermehrung nehmen die Betriebssekretäre mit 10 und die Betriebsassistenten mit 9 Stellen Theil.

In der Kommission wurden auch diesmal wieder Klagen über die Beförderungsverhältnisse der Betriebssekretäre laut, was ihr zu einer Anfrage an die Großh. Regierung Veranlassung gab, wie viele Betriebssekretäre in den letzten 3 Jahren zur Revisoren ernannt worden seien und wie sich das Lebens- und Dienstalter der Beförderten zu jenen der nicht Beförderten verhalten habe. Die Antwort der Großh. Regierung besagt:

„In den letzten 3 Jahren wurden 25 Betriebssekretäre zu Revisoren befördert.

Das durchschnittliche Lebensalter betrug — auf die Zeit der Beförderung gerechnet — 47,9 und das durchschnittliche Dienstalter vom Eintritt in den Eisenbahndienst an gerechnet 26,3 Jahre. Das entsprechende Lebens- und Dienstalter der nicht beförderten Betriebssekretäre — auf die Jetztzeit berechnet — beträgt 54,8 und 32,5 Jahre. Werden die letzteren Beamten ausgeschieden nach solchen, die die Assistentenprüfung abgelegt und solchen, die diese Prüfung nicht abgelegt haben, so ergibt sich für die ersteren ein Alter von 51,2 und 30,2 und für die letzteren ein solches von 63,2 und 37,9 Jahren.

Unter den nicht beförderten Betriebssekretären sind — nach der Reihenfolge der Anstellung nach G 5 (event. G 3) des Gehaltstariifs geordnet — diejenigen verstanden, welche durch die letzte Beförderung des in der Reihenfolge zuletzt stehenden, also dienstjüngsten Betriebssekretärs zum Revisor übergangen worden sind. Unter den bei der Beförderung bisher übergangenen Betriebssekretären befinden sich noch zahlreiche Beamte, welche in der Folge die Beförderung zum Revisor wohl auch noch erfahren können. In der Verordnung vom Jahre 1865 (§ 17) sowie in der jetzt gültigen vom Jahre 1881 (§ 23), womit die Ablegung der Assistentenprüfung angeordnet wurde — vergl. Regierungsblatt 1865 Seite 406 und Ges. und V.-D.-Bl. 1881 Seite 146 — ist den geprägten Assistenten bei besonderer Tüchtigkeit und lobenswerthem Fleiß Aussicht auf Beförderung nach Dienststellen der Abtheilung F und E (frühere Staatsdiener der IV. Wohnungsgeldklasse) eröffnet. Diese Voraussetzung ist bei den zur Beförderung in Betracht kommenden Beamten selbstverständlich nicht immer in der gleichen Dienstzeit und vor allem nicht in gleichem Maße gegeben. Es werden daher die allertüchtigsten, durch Brauchbarkeit, Leistung, Vorbildung und gutes Prüfungsergebniß hervorragenden Beamten auch bei

der Beförderung besonders bevorzugt werden müssen. Dabei ist auch dem Umstand Rechnung zu tragen, daß solche besonders hervorragende Leute bei der Eisenbahnverwaltung mindestens in der gleichen Zeit in eine höhere Stelle einrücken sollten, als dies in anderen Zweigen der Staatsverwaltung der Fall ist. Andere Beamte, die auch, aber erst in 2. und 3. Reihe befördert werden können, müssen länger erprobt werden und dementsprechend mehr oder weniger auf die Beförderung warten."

9. Gegen die Vermehrung der Expeditions- und Telegraphenassistenten (G 7) von 325 auf 355, der technischen Assistenten und Hauptmagazinsmeister von 53 auf 54, der Material- und Hausverwalter, Zeichner (Gehaltsklasse II) und Werkmeister (H 2) von 19 auf 29, der Filialmagazinsmeister, Werkführer (H 3) von 55 auf 59, der Bahnmeister, Telegraphenmeister, Stationsmeister (H 4) von 164 auf 179, der Lokomotivführer (H 6) von 555 auf 625, der Zugmeister (H 8) von 137 auf 159, der Stationsvorsteher (Bahnerpeditoren II Klasse) und Hafenmeister (J 4) von 46 auf 49, der Bureauassistenten (J 6) von 121 auf 150, der Kanzleiassistenten, Billettdrucker, Magazinsaufseher, Rechnungsführer (Werkführer) — J 7 — von 64 auf 77, der Stationsaufseher (Billettausgeber I. Klasse), Oberschaffner und Wagenrevidenten (K 1) von 353 auf 401, der Kanzlei- und Kassendiener (K 3) von 13 auf 15, der Lokomotivheizer und Heizer im Generaldirektionsgebäude (K 5) von 491 auf 591, der Wagenwärter, Pfortner und Bureaudiener (K 7) von 376 auf 407, der Schaffner (K 8) von 288 auf 300 und der Bahn- und Weichenwärter (K 16) von 1616 auf 1666, sowie gegen die beabsichtigte etatmäßige Anstellung von 3 Maschinisten bei den größeren elektrischen Centralen (J 5) haben wir im Hinblick auf die Erläuterungen, welche die Großh. Regierung den betreffenden Anforderungen beigegeben hat, keine Bedenken zu erheben.

Wenn im vorliegenden Budget insbesondere 30 Stellen für Oberschaffner mit den Bezügen der Zugmeister (an Stelle seitheriger 20) angefordert sind, so entspricht dies einem Seitens der Budgetkommission auf dem letzten Landtage geäußerten Wunsche. Auf die künftige Gestaltung der dienstlichen Stellung der Oberschaffner wird übrigens anlässlich der Berathung einer bei der Zweiten Kammer eingelaufenen Petition dieser Beamten, über die — ebenso wie über die Bittgesuche einer Anzahl anderer Kategorien von Eisenbahnbeamten wegen Besserstellung — besonders berichtet werden soll, noch zurückzukommen sein.

10. Mit Bezug auf eine im Februar v. J. bei Großh. Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten eingelaufene Eingabe der technischen Assistenten bei den Großh. Bahnbauinspektoren wegen Besserstellung, von deren Inhalt die Kommission Kenntniß erlangt hatte, wurde die Großh. Regierung von uns um Mittheilung gebeten, welche Stellung sie dieser Petition gegenüber einnehme. Die Antwort der Großh. Regierung besagt:

„Das Bittgesuch der technischen Assistenten vom Februar 1901 geht dahin, daß die technischen Assistenten, jetzt in Gehaltstariifklasse H 1 (1 700—3 000 M., 2/200 und 3/250), in die Abtheilung G 2 des Gehaltstariifs (1 800—3 400 M., 2/300 und 3/250) eingereiht werden mit dem Titel „Baufontroleur“ und nach einer angemessenen Zahl von Dienstjahren — etwa 15 bis 20 — in die Abtheilung F 5 vorrücken.

Dem Gesuch um Aenderung des Gehaltstariifs kann, wie auch den Bittstellern bekannt, nur durch eine Gesetzesänderung entsprochen werden und wird erst bei der Revision des Gehaltstariifs eine Prüfung und Würdigung erfahren.

Bezüglich der Vorbildung der Bittsteller ist verlangt, daß die technischen Assistenten des tiefbautechnischen Dienstes, um welche es sich hier handelt, in der Regel die 6 Tiefbaukurse der Bauwerkerschule absolviert und die Werkmeisterprüfung für den bahn- und tiefbautechnischen Dienst abgelegt haben sollen. Diese Prüfung ist erst im Jahre 1895 (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 360 ff.) eingeführt worden und konnte erstmals im Jahre 1899 abgehalten werden. Die Inhaber der technischen Assistentenstellen des Tiefbaudienstes, die in den letzten 10 Jahren wegen größeren Bedarfs wesentlich vermehrt wurden und nicht mehr, wie früher, mit akademisch gebildeten In-

genieuren besetzt werden konnten, haben die Werkmeistervorbildung nicht nachgewiesen; sie haben fast ausnahmslos keine andere Schule als die Volksschule besucht, haben meistens ein Bauhandwerk erlernt und durch Privatunterricht sich die erforderlichen Kenntnisse verschafft.

Dem vorliegenden Bittgesuch wird übrigens in der laufenden Budgetperiode schon dadurch Rechnung getragen werden können, daß einer oder der andere der zu der Klasse der Bittsteller gehörigen technischen Assistenten auch in eine der angeforderten Stellen der Klasse F des Gehaltstariifs (Zeichner I. Gehaltsklasse) vorrücken kann. (Schon mit Rücksicht darauf glaubte man von Ertheilung eines Bescheids an die Bittsteller vorerst absehen zu sollen.)"

Die Kommission ist der Meinung, daß der von der Großh. Regierung in Aussicht genommene Weg, wonach den technischen Assistenten ein Vorrücken nach F 5 ermöglicht werden soll, als gangbar erscheint, und könnte es nur begrüßen, wenn zu diesem Behufe bei Aufstellung des nächsten Budgets eine weitere Zahl von Zeichnerstellen (Gehaltsklasse I) in Anforderung gebracht werden würde.

II. Wie sich der finanzielle Effekt gestaltet, der dadurch entsteht, daß eine Anzahl etatmäßiger Stellen in höhere Tarifabtheilungen hinaufgerückt wird, ist aus der Nachweisung ersichtlich, welche diesem Bericht als Beilage 3 beigelegt ist.

Beilage 3.

Titel II. Andere ständige persönliche Ausgaben und Löhne.

§§ 2 und 3.

Seitheriger Budgetjah	8 828 700 M.
Anforderung für 1902 und 1903	10 646 650 M.
also mehr pro Jahr	1 817 950 M.

1. Die Kommission hat an die Großh. Regierung die Frage gerichtet, wie lange es bei den einzelnen Kategorien von Beamten, welche zunächst außeretatmäßig und erst später etatmäßig im Dienste der Bahnverwaltung verwendet werden, durchschnittlich dauere, bis sie zur etatmäßigen Anstellung kommen. Die Großh. Regierung hat diese Frage, wie folgt, beantwortet:

„Nach § 9 der landesherrlichen Verordnung vom 7. Februar 1890, die Aufnahme in den staatlichen Dienst betr. (Ges. und V.-Bl. Nr. 1V) sollen in der Regel alle Beamte vor der etatmäßigen Anstellung mindestens 2 Jahre, Militäranwärter mindestens 1 Jahr und weibliche Beamte mindestens 5 Jahre als nicht etatmäßige Beamte gedient haben. Soweit die neu anzustellenden Beamten nicht vor der etatmäßigen Anstellung eine der im § 2a des Betriebsbudgets angeforderten nichtetatmäßigen Beamtenstellen bekleiden, sondern unmittelbar auf eine etatmäßige Beamtenstelle (§ 1 des Gehaltsetats) angestellt werden, werden dieselben nach Ablauf der vorgenannten Mindestdauer, sofern Dienstleistung und Führung keinen Anstand ergibt, etatmäßig angestellt. Nur Militäranwärter, die schon mit weniger als 12jähriger Militärdienstzeit (wegen Invalidität) den Civilversorgungsschein erhalten haben, müssen ebenfalls bis zu 2 Jahre warten.

Telegraphenmeister, Schaffner, Wagenwärter, Lokomotivheizer und Werkführer, die in der Regel zuerst auf eine derartige nicht etatmäßige Stelle des § 2a des Betriebsbudgets angestellt werden, rücken in gleicher Zeit wie die vorgenannten Beamten (2 bzw. 1 Jahre) in die etatmäßige Anstellung vor, wenn etatmäßige Stellen nach Ablauf der geordneten Frist frei sind und besetzt werden können. Ist die etatmäßige Anstellung mangels etatmäßiger Stellen (§ 1) nicht sofort thunlich, so müssen diese Beamten warten, bis sie an die Reihe kommen; sie erhalten aber von dem Zeitpunkt des Ablaufs der vorerwähnten Frist ab eine Jahresvergütung in der Höhe des Anfangsdiensteinkommens (Gehalt und Wohnungsgeld) der etatmäßigen Beamten.

Die durchschnittliche Wartezeit von Verleihung der Beamteneigenschaft ab bis zur etatmäßigen Anstellung betrug in den letzten 3 Jahren bei den Telegraphenmeistern, Schaffnern und Wagenwärttern 2 Jahre, den Lokomotivheizern $2\frac{1}{12}$ Jahre und den Werkführern $2\frac{2}{12}$ Jahre.

Die Hilfszeichner, Billetdruckereihilfen, Kanzlei-, Rechnungs-, Zeichen- und Bureaugehilfen können gemäß Anlage A der eingangs genannten landesherrlichen Verordnung die Beamteneigenschaft

nach einer Probefristzeit von 5 Jahren erlangen; eine etatmäßige Anstellung können sie erreichen als Zeichner, Billetdrucker, Kanzleiassistent, Bureauassistent, Rechnungsführer (H 2, J 6 und J 7 des Gehaltstarifs) frühestens nach zweijähriger Dienstzeit als nicht etatmäßiger Beamter. In der Regel müssen sie länger warten und es richtet sich deren etatmäßige Anstellung nach dem Vorhandensein etatmäßiger Stellen und nach der Vereignschaftung des einzelnen Beamten. In den letzten drei Jahren betrug die durchschnittliche Wartezeit von der Verleihung der Beamteneigenschaft ab bis zur etatmäßigen Anstellung als Zeichner $3\frac{9}{12}$ Jahre, als Kanzleiassistent $5\frac{2}{12}$ Jahre, als Bureauassistent $11\frac{9}{12}$ Jahre und als Rechnungsführer $2\frac{8}{12}$ Jahre. Bei den 2 als Billetdrucker angestellten Billetdruckereigehilfen betrug die nicht etatmäßige Beamtenzeit durchschnittlich $14\frac{1}{2}$ Jahre.

Expeditions- und Telegraphengehilfinnen, die nach zweijähriger Probefristzeit die Beamteneigenschaft und frühestens nach weiterem fünfjährigem Dienst als nicht etatmäßige Beamtin etatmäßig nach H 11 des Gehaltstarifs angestellt werden können, sind in den letzten 3 Jahren durchschnittlich nach $11\frac{7}{12}$ Jahren Wartezeit von Verleihung der Beamteneigenschaft ab gerechnet angestellt worden.

Auch für die technischen Gehilfen, die nach 1—5jähriger Erprobung — je nachdem sie die Werkmeister, Bahnmeister u. Prüfung abgelegt haben oder nicht — die Beamteneigenschaft erlangen, verhält es sich mit der etatmäßigen Anstellung in gleicher Weise; sie müssen mindestens 2 Jahre als nicht etatmäßige Beamten gedient haben und rücken dann je nach dem Freiwerden von Stellen und nach Vereignschaftung in die etatmäßigen Stellen der Abteilungen G 2 und H 1—4 des Gehaltstarifs ein. Die durchschnittliche Wartezeit betrug in den letzten 3 Jahren bei den geprüften Werkmeistern $3\frac{5}{12}$ und bei den Bahnmeisteranwärtern $2\frac{9}{12}$ Jahre.

Expeditionsgehilfen — in der Regel Eisenbahngeliefen mit sechsklassiger Mittelschulbildung — erhalten die Beamteneigenschaft nach 1 Jahr von der Anstellung als Expeditionsgehilfe ab gerechnet. Ihre etatmäßige Anstellung richtet sich aber nach der Ablegung der Eisenbahnassistentenprüfung und dieser unterziehen sie sich nach 3—6, ausnahmsweise 8 Jahren von der Bestätigung als Expeditionsgehilfe ab gerechnet. Etwa 3—4 Jahre nach Ablegung der Assistentenprüfung — in den letzten 3 Jahren betrug der Durchschnitt $3\frac{7}{12}$ Jahre — erlangen sie die etatmäßige Anstellung als Expeditionsassistent (G 7 des Gehaltstarifs). Solche Expeditionsgehilfen, welche die Assistentenprüfung nicht bestanden haben, können die Anstellung als Bureauassistent erlangen. Die durchschnittliche Dienstzeit solcher Bureauassistenten betrug in den letzten drei Jahren von der Verleihung der Beamteneigenschaft ab gerechnet bis zur etatmäßigen Anstellung als Bureauassistent $11\frac{10}{12}$ Jahre und diejenige der Expeditionsassistenten bis zur etatmäßigen Anstellung als Expeditionsassistent $6\frac{9}{12}$ Jahre.“

Aus dieser Mittheilung der Großh. Regierung geht hervor, daß die Verhältnisse auf dem in Betracht kommenden Gebiete im Allgemeinen nicht ungünstig liegen und daß ganze Kategorien von Eisenbahnbeamten in einer Zeit, die kaum als eine zu lange wird bezeichnet werden können, von der außeretatmäßigen zur etatmäßigen Anstellung gelangen.

2. Auf Seite 3 des Budgets werden besondere Fahrdenstzulagen (bis zu 250 M.) für etatmäßig angestellte Betriebsbeamte (etwa 500 Beamte) im Gesamtbetrage von 45 000 M. angefordert. Auf den Wunsch der Kommission, es möge eine nähere Entzifferung und Begründung dieser Anforderung gegeben werden, hat die Großh. Regierung erklärt:

„Den mit der unmittelbaren Handhabung des eigentlichen Fahrdenstes betrauten Beamten soll eine besondere Vergütung als Fahrdenstzulage gewährt werden. Bis jetzt konnte nur einem Theil der Betriebsassistenten, die zum Theil nahezu ausschließlich als Fahrdenstbeamte verwendet sind, eine besondere Vergütung durch Zuwendung der Dienstzulage von 200 M. (vergl. Bemerkung zu G 5 des Gehaltsetats im Budget für 1900/1901) gegeben werden, während andere Fahrdenstbeamte in der Regel eine Entschädigung für die höhere Verantwortung des Fahrdenstes und deren leicht eintretende Folgen (Geldstrafen, Schadenersatz u.) nicht erhalten konnten. Es ist daher die Einführung einer besonderen Fahrdenstzulage in Aussicht genommen. Diese Zulage soll nach den unten ver-

zeichneten Grundsätzen bemessen werden. Die über die gesetzliche Zahl — vergl. Anmerkung 6 g zu Abtheilung G des Gehaltstaxi's und die Bemerkung zu G 5 des Gehaltsetats im Budget für 1900/1901 — hinaus bisher angeforderten Dienstzulagen für Betriebsassistenten ($20 \times 200 \text{ M} = 4000 \text{ M}$), deren weitere Vermehrung ohne Einführung der Fahrdienstzulage auch für die kommende Budgetperiode in Aussicht genommen werden müssen, fallen mit Einführung dieser Zulage fort. Unter G 5 des Gehaltsetats für die Budgetperiode 1902/1903 sind demgemäß statt bisher 30 nur noch 10 tarifmäßige Dienstzulagen von 200 M angefordert. Für den Uebergang ist die Sache so gedacht, daß die derzeitigen Inhaber dieser künftig wegfallenden 20 Dienstzulagen solche zu Lasten des Kredits für Fahrdienstzulagen weiter beziehen oder daß, wenn die Fahrdienstzulage Einzelner sich höher berechnet, die Dienstzulage auf die zufallende Fahrdienstzulage aufgerechnet wird.

Der jährliche Aufwand an Fahrdienstzulagen wurde auf Grund vorläufiger Feststellung nach dem Stand vom Juni v. J. mit

33,6	Sähen zu 250 M	=	8400 M
42,0	" " 200 "	=	8400 "
45,6	" " 150 "	=	6840 "
70,1	" " 100 "	=	7010 "
389,8	" " 50 "	=	19490 "
	in Summa		50 140 M

ermittelt. Unter Berücksichtigung der damals für die nächste Zukunft zu erwartenden Steigerung des Zugverkehrs wurden rund 55 000 M angenommen. Die Mehranforderung gegenüber dem obigen Vorschlag wird, wenn Erübrigungen entstehen, dazu verwendet werden, die unterste Klasse etwas aufzubessern.

Von dem Betrag von 55 000 M sind für die

- a. etatmäßigen Beamten 45 000 M unter § 2 b
- b. nichtetatmäßigen " 10 000 " " § 2 a

angefordert.

Grundsätze für die Gewährung einer Fahrdienstzulage.

Für die Fahrdienstbeamten wird eine besondere Fahrdienstzulage eingeführt; dieselbe soll insbesondere den Fahrdienstbeamten solcher Fahrdienststellen gewährt werden, bei denen die Besorgung des Fahrdienstes eine besondere Aufmerksamkeit erheischt und deshalb mit größerer geistiger Inanspruchnahme und Verantwortung verbunden ist. Die Fahrdienstzulage soll für diese Beamten gegenüber ihren keinen oder weniger verantwortungsvollen Fahrdienst besorgenden Amtsgenossen gleicher Amtsstellung eine besondere Entschädigung sein.

Den als Bahnwärtern angestellten Fahrdienstbeamten kann an Stelle der Fahrdienstzulage eine entsprechend erhöhte Stations- oder Stellwerkszulage (vergl. Gehaltsetat K 16 des Budgets) gegeben werden. Diese Fahrdienstbeamten sind von der Gewährung der Fahrdienstzulage ausgeschlossen und bei den Betriebsassistenten, die bereits die geordnete Dienstzulage von 200 M beziehen, wird der Betrag dieser Dienstzulage auf die Fahrdienstzulage aufgerechnet.

An der Fahrdienstzulage nehmen demnach der Regel nach Theil:

1. Stationsverwalter — gegebenenfalls auch Obertelegraphisten und Güterexpeditoren (G 3);
2. Betriebsassistenten (G 5);
3. Expeditionsassistenten (G 7), sowie nicht etatmäßige Eisenbahnassistenten und Gehilfen;
4. Stationsvorsteher (J 4);
5. Stationsaufseher (K 1);
6. Stationswarte und Signalwärter (K 16), soweit sie nicht erhöhte Stations- oder Stellwerkszulage beziehen.

Da die Fahrdienstzulage nur nach Verhältniß des geleisteten Fahrdienstes gewährt wird, so

kann sie nicht zum Voraus bestimmt und den Beamten, wie andere Dienstzulagen, mit dem übrigen Dienst Einkommen ausbezahlt werden. Die Fahrdienstzulagen werden daher für die einzelnen Beamten erst vierteljährlich, halbjährlich oder jährlich nach Maßgabe der wirklichen Leistungen festgestellt und ausbezahlt.

Die Fahrdienststellen werden zum Zwecke der Feststellung der Fahrdienstzulagen in 5 Klassen eingetheilt, wobei verschiedene Fahrdienststellen der gleichen Station (Hauptfahrdienstbureau, Filialfahrdienstbureau etc.) auch verschieden klassifiziert werden können. Die Grundbeträge der Fahrdienstzulagen, die einem Beamten, der das ganze Jahr auf dieser Station ausschließlich verwendet war, zukommen sollen, werden festgesetzt auf:

I. Klasse	250 M.
II. "	200 "
III. "	150 "
IV. "	100 "
V. "	50 "

Wenn der Beamte nicht ausschließlich im Fahrdienst verwendet wird, so zählt nur die Zeit seiner Fahrdienstleistung. Wenn auf einer Fahrdienststelle mehrere Beamte nacheinander am Fahrdienst theilnehmen, sei es, daß dieselben vor- oder nachher mit anderen Geschäften betraut sind, sei es, daß die Beamten wegen der langen Dauer des Fahrdienstes sich gegenseitig ablösen, so wird der für die Dienststelle vorgesehene Grundbetrag mehrfach gewährt. Je nach den Betriebsverhältnissen (vergl. die Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeiten) wird hierbei eine tägliche Durchschnittsdienstdauer von 8, 10 oder 12 Stunden zu Grunde gelegt. Bei einfachen Betriebsverhältnissen mit mehr als 12stündiger täglicher Fahrdienstleistung kommt in der Regel eine Fahrdienstzulage nicht in Frage. Bei ununterbrochenem täglichem Dienst von 24 Stunden wird demnach der Grundbetrag 3 oder 2,4 oder 2 mal gewährt. Bei nicht vollem Tag- und Nachtdienst wird unter Zugrundelegung der täglichen Fahrdienstdauer analog verfahren und wenn, wie auf größeren Fahrdienststationen, mehrere Beamte gleichzeitig neben einander ausschließlich Fahrdienst besorgen, so wird für die Beamten des 2. oder 3. Beidienstes der zu gewährende Betrag in gleicher Weise, wie vorstehend angegeben, entziffert und dem übrigen Fahrdienstzulagebetrag der Stelle zugezählt."

Die Kommission ist mit dem Versuche einer Regelung der Sache auf dieser Grundlage, obwohl die Bemessung der Fahrdienstzulagen im einzelnen Fall wieder Schwierigkeiten verursachen kann, einverstanden.

3. Das starke Anwachsen des Postens „Tag- und Akkordlöhne“ (§ 3), welcher einem seitherigen Budgetsatz von 6 297 000 M. gegenüber für beide Budgetjahre einen Satz von je 7 500 000 M. aufweist, veranlaßte die Budgetkommission, die Großh. Regierung um eine nähere Entzifferung dieses Satzes zu ersuchen. Die Großh. Regierung hat daraufhin folgenden Aufschluß erteilt:

„Die Anforderung für die Jahre 1900, 1901, 1902 und 1903 sowie die Verwendung für 1900 und 1901 entziffert sich, wie folgt:

Anforderung für	1900		1901		1902/1903		Verwendung	
	M.	M.	M.	M.	jährlich	1900	1901	
a) Magazinsarbeiter	308 100	316 100	297 500	288 761	316 083			
b) Hilfsbahnwärter	19 400	19 400	48 000	46 790	73 245			
c) 1. Bahnhofarbeiter	1 693 000	1 932 000	2 465 000	2 104 736	2 391 602			
2. Hilfsweichenwärter	70 000	70 000	190 000	141 954	185 300			
3. Güterarbeiter, Packer	1 460 000	1 530 000	1 614 000	1 508 925	1 605 421			
4. Hilfschaffner	200 000	220 000	230 000	243 488	278 951			
5. Bremser	566 000	636 000	630 000	580 821	611 192			
Ueberschlag	4 316 500	4 723 500	5 474 500	4 915 475	5 461 794			

Uebertrag . . .	4 316 500	4 723 500	5 474 500	4 915 475	5 461 794
d) 1. Hilfswagenrevidenten . . .	50 000	50 000	50 000	45 991	47 727
2. Wagenwärtergehilfen . . .	264 000	264 000	310 000	306 350	309 959
3. Erfahzheizer	490 000	490 000	572 000	671 368	745 303
4. Maschinenhaus- u. Ar- beiter	449 000	449 000	575 000	501 177	550 195
5. Speisewasserpumpen, Dampf- u. Kraneführer	74 200	74 200	73 600	63 689	60 882
e) Arbeiter bei elektrischen Betrieben, Gasanstalten . . .	135 000	135 000	284 000	185 547	218 947
f) sonstige Arbeiter	10 300	11 300	7 000	13 951	21 910
g) Vergütungen der Bestätter	—*)	—*)	15 800	15 820	18 173
h) Belohnungen der Arbeiter	—*)	—*)	4 100	4 050	3 300
Dazu:					
i) auf Dekretur	100 000	100 000	134 000	—†)	—†)
	<u>5 889 000</u>	<u>6 297 000</u>	<u>7 500 000</u>	<u>6 723 418</u>	<u>7 438 190</u>

Wie im Budget bemerkt, wurde der Anforderung für 1902/03 der muthmaßliche Aufwand für 1901 zu Grunde gelegt und davon der in Folge Vermehrung des nichtetatmäßigen Personals eintretende Minder-
aufwand an Taglohn abgesetzt. Eine Vermehrung der Arbeiterzahl wurde wegen der im ersten Halbjahr
1901 beobachteten Verkehrsabnahme im Allgemeinen nicht vorgesehen.

Der Mehraufwand unter b rührt daher, daß die Kosten für Bahnwärterposten, die nicht mit Hilfs-
wärtern, sondern mit Ablösern besetzt sind, statt wie früher auf § 2 c nun auf § 3 b verrechnet wurden und
daß die Wärterstrecken auf den Hauptlinien gekürzt werden mußten.

Der Mehrbedarf unter § 3 c beruht auf der Eröffnung der Strecken Waldkirch—Elzach, Neustadt—
Donaueshingen und Ueberlingen—Klustern und der dadurch erforderlichen Personalvermehrung auf den An-
schlußbahnhöfen und im Zugbegleitdienst. Auch hat die Einführung weiterer Sicherheitsmaßregeln besonders
im Rangirdienst die Vermehrung der Arbeiter nöthig gemacht.

Die gleichen Verhältnisse liegen auch zum Theil für den Aufwand unter d vor.

Die Erhöhung der Anforderung unter e beruht auf der theils schon erfolgten, theils zu erwartenden
Eröffnung der neuen Elektrizitätswerke in Kehl, Karlsruhe (Rangirbahnhof), Mannheim und Freiburg.

Der Anforderung für 1902/03 konnten die Budgetsätze von 1900/01 nicht zu Grunde gelegt werden,
da diese f. B. zu nieder veranschlagt worden waren und im Jahr

1900	1901 (soweit dessen Ergebnisse bekannt)
um 6 723 418 M	7 438 190 M
— 5 889 000 "	— 6 297 000 "
<u>= 834 418 M</u>	<u>= 1 141 190 M</u>

überschritten wurden."

4. Im Anschluß an die Budgetanforderung für Tag- und Akkordlöhne wurde Seitens der Kommission
an die Großh. Regierung die Anfrage gestellt, ob in den Bestimmungen in Bezug auf die tägliche
Dienst- und Arbeitszeit, sowie auf die Ruhepausen und freien Tage des Personals seit der letzten
Berichterstattung (vgl. Bericht der Budgetkommission über das Budget der Verkehrsanstalten für 1900
und 1901 S. 14 fg.) oder in der Handhabung dieser Bestimmungen Aenderungen eingetreten seien, worauf
die Großh. Regierung erwiderte:

*) Unter i inbegriffen.

†) Unter a—h mitenthalten.

Beilage 4.u.5.

„An den im Verordnungsblatt Nr. 14 von 1899 der Großh. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen bekannt gegebenen Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten sind in der Zwischenzeit keine Aenderungen vorgenommen worden. Sie sind nunmehr allseitig durchgeführt. Das Nähere ergeben die in den Jahresberichten der badischen Staatseisenbahnen enthaltenen Nachweisungen (Tabellen 8a und 8b). Zwei vergleichende Darstellungen über die Ergebnisse in den Jahren 1897—1900 sind hier angeschlossen. Die Nachweisungen für das Jahr 1901 sind noch nicht fertiggestellt.

Aus den beiden vergleichenden Darstellungen wolle entnommen werden, wie in den genannten Jahren sowohl die tägliche Dienstzeit des Personals abgekürzt wurde, als auch die planmäßigen Ruhetage sich vermehrt haben. Auch wolle daraus ersehen werden, wie die Zahl der freien Sonntage, die auf einen Beamten im Monat entfallen, von 1,75 auf 1,84 bezw. 1,86 bezw. 1,90 gestiegen sind.“

Titel III. Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge.

§§ 4—9.

Seitheriger Budgetsatz	3 730 900 M
Anforderung für 1902 und 1903 je	4 197 700 „
also mehr pro Jahr	466 800 „

Dieser Titel gibt Ihrer Kommission zu keiner besonderen Bemerkung Anlaß.

Titel IV. Für Wohlfahrtszwecke.

§§ 10—17.

Seitheriger Budgetsatz	2 025 300 M
Anforderung für 1902	2 455 300 „
Anforderung für 1903	2 505 300 „
also mehr für 1 Jahr durchschnittlich	455 000 „

Unter § 12 „Zuschüsse zu Krankenkassen“ werden 234 000 M. jährlich angefordert, während der seitherige Budget-Satz 193 000 M. betrug. In der Erläuterung ist bemerkt, die Erhöhung sei auf den gesteigerten Personalbestand sowie darauf zurückzuführen, daß in Folge Aenderung des § 4, Abs. 2 der Statuten die Werkstättearbeiter größtenteils in eine höhere Lohnklasse einzureihen gewesen seien.

Weiter wird sich in der Erläuterung zu § 14 „Zuschüsse zu Arbeiter-, Pensions- und Unterstützungs-kassen“, soweit sie nicht auf § 13 (Zahlungen auf Grund des Invalidenversicherungsgesetzes) zu verrechnen sind, zur Rechtfertigung der Erhöhung des seitherigen Budget-Satzes von 114 000 M. auf 228 500 M. nicht nur auf das Anwachsen der Mitgliederzahl, sondern auch auf eine außergewöhnliche Steigerung der Kassenleistungen auf Grund der Uebergangsbestimmungen in § 71, Ziff. 2 und 3 der neuen Satzungen berufen.

Die Großh. Regierung hat auf eine Anfrage der Kommission, worin diese statutarischen Aenderungen bestünden, je ein Exemplar des Statuts der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Betriebskrankenkasse und der Satzungen der Arbeiter-Pensionskasse für die bad. Staatseisenbahnen mitgeteilt und dabei bemerkt:

„Wie aus dem Nachtrag I zu dem Statut der ersteren Kasse entnommen werden wolle, wurde die Bestimmung über die Bildung der Lohnklassen in der Art geändert, daß den höher gelohnten Werkstättearbeitern, die nur für 300 bezw. 306 Tage im Jahr Lohn beziehen und bei der bisherigen Anwendung der Bestimmung des § 20 Absatz 2 des Krankenversicherungsgesetzes in die höchste — VII. — Lohnklasse nicht eingereiht werden konnten, auch die Krankenversicherung in dieser Lohnklasse möglich wurde. Mit der höheren Versicherung in der Lohnklasse VII ist auch der Zuschuß der Betriebskasse entsprechend gestiegen.

Dem Wunsche der älteren Arbeiter, daß ihnen bei Bemessung der Leistungen der Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse die vor dem 1. Januar 1891, d. i. vor dem Zeitpunkt der Einführung der Arbeiterpensionskasse im Dienste der Eisenbahnverwaltung zugebrachte Zeit in Anrechnung

gebracht werde, wurde durch den Nachtrag I zu den Satzungen der Arbeiterpensionskasse theilweise Rechnung getragen. Hiernach wird den Arbeitern, die schon am 1. Januar 1891 im Dienste der Großh. Staatsbahnen stunden, eingeräumt, daß ihnen auch die vor diesem Termin gelegene Dienstzeit von dem Zeitpunkt an, an dem sie frühestens der Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse hätten beitreten können, wenn diese damals schon bestanden hätte, bei Bemessung der Zusatzrenten, Wittwen- und Waisengelder zur Hälfte angerechnet wird. Eine Beitragsleistung für die Anrechnung dieser Dienstzeit wird nicht gefordert.

Die Steigerung der Renten, Wittwen- und Waisengelder, die dadurch eingetreten ist, mag aus den Beilagen zu den Ausführungen zu dem jetzt wieder der Hohen Kammer vorliegenden Arbeiterbittgesuch entnommen werden.

Bei Prüfung der Vermögenslage der Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse nach Einführung dieses Satzungs nachtrags ergab sich auf Grund der jetzigen Leistungen der Kasse ein erheblicher Fehlbetrag, der fast ausschließlich auf die Zulassung der durch den Nachtrag I eingeführten Anrechnung der halben vorgesehlichen Zeit zurückzuführen ist. Der Fehlbetrag wurde in einem über die Vermögenslage erhobenen versicherungstechnischen Gutachten auf 2 629 516 M. Deckungskapital beziffert. Dabei sind allerdings verschiedene Umstände nicht berücksichtigt, die erwarten lassen, daß der Fehlbetrag in absehbarer Zeit durch das eigene Einkommen der Kasse theilweise wenigstens Deckung finden wird. Als solche günstige Umstände für die Kasse sind anzusehen:

1. Der Uebergang zahlreicher Kassenmitglieder in's Beamtenverhältniß, die Jahre hindurch Beiträge zahlen, ohne daß sie, sobald sie als Beamte die entsprechende Zeit angestellt sind, im Falle der Invalidität durch Rente oder im Falle des Todes durch die Hinterbliebenenversorgung die Kasse in Anspruch nehmen.
2. Daß die Eisenbahnverwaltung beim Zugang neuer Mitglieder stets nur ganz gesunde Leute aufnimmt und
3. Daß ältere Arbeiter, deren Leistungsfähigkeit abnimmt, oft noch in weitgehende Weise in ihrer Beschäftigung und im Lohngenuß belassen werden.

Der Abtheilung B der Arbeiterpensionskasse konnten bisher und können wohl auch noch weiter hin nicht unbedeutende Zuwendungen gemacht werden aus dem Erträgniß des Vermögens der vor- maligen Unterstützungskasse der Eisenbahnbediensteten, der ehemaligen Unterstützungskassen der Salinen und aus etwaigen Erübrigungen von den budgetmäßigen für Unterstützung des nicht etat- mäßigen Personals bewilligten Mitteln. Immerhin schien es angezeigt, außer den jahungsmäßigen Beiträgen der arbeitgebenden Verwaltungen auch in der neuen Budgetperiode wieder einen außer- ordentlichen Zuschuß aus der Betriebskasse und zwar diesmal in der Höhe von 50 000 M. jährlich aus der Eisenbahnbetriebskasse und 1 400 M. jährlich aus der Salinenkasse vorzusehen."

Die Kommission hat aus diesen Mittheilungen mit Befriedigung entnommen, daß auch hier die Ver- hältnisse in fortschreitender Besserung begriffen sind.

Titel V. Für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien.

§§ 18 bis 20.

Seitheriger Budgetsatz	8 318 165 M.
Anforderung für jedes der beiden Budget-Jahre	9 828 500 "
also mehr jährlich	1 510 335 "

1. Unter § 18 lit. c werden für Unterhaltung der Ausstattungsgegenstände im Allge- meinen 440 000 M. angefordert. Zur Rechtfertigung dieser Anforderung hat sich die Großh. Regierung darauf berufen, daß der bezügliche Aufwand für 1900 sich auf 462 176 M. belaufen habe. Eine Entzifferung könne nicht gegeben werden, da nicht bekannt sei, welche Ausstattungsgegenstände der Erneuerung oder Ergänzung bedürftig seien.

2. Unter § 19 Ziff. 1 lit. c (Beschaffung von Druck-, Schreib- und Zeichenmaterialien) fordert die Großh. Regierung für „Sonstiges“ 500 000 *M.* an. Nach ihrer Mittheilung beruht diese Anforderung darauf, daß der deßfallige Aufwand für 1900 481 244 *M.* betrug. Wie hoch sich der Bedarf der einzelnen Dienststellen an Drucksachen, Schreib- und Zeichenmaterial stellen werde, sei nicht näher bekannt.

3. Zur Rechtfertigung der verhältnißmäßig hohen Anforderung für Brennmaterial (§ 19 Ziff. 2) im Betrage von 6 984 000 *M.* jährlich hat die Großh. Regierung geltend gemacht:

„An Brennmaterialien haben wir im Jahre 1900 gebraucht:

269 800	Tonnen	Ruhrkohlen,
28 800	„	Saarkohlen,
93 200	„	Steinkohlenbriketts

391 800 Tonnen zusammen.

Diese Materialien sind zum größten Theil zur Heizung der Lokomotiven verwendet worden.

Die Leistung an Lokomotivkilometern hat nun von Jahr zu Jahr zugenommen und zwar von 1897/98 um 6,8 % und 1898/99 um 10,8 %; eine ähnliche Steigerung hat auch weiterhin stattgefunden, auch im Jahr 1901 gegenüber 1900. Es ist daher auch der Kohlenverbrauch des Jahres 1901 höher geworden, und zwar beträgt er in den ersten 6 Monaten dieses Jahres für alle 3 obengenannten Sorten zusammen durchschnittlich 8,8 % mehr als in den gleichen Monaten des Vorjahres. Für den Rest des Jahres 1901 war bei Aufstellung des Budgets ebenfalls noch eine Steigerung zu erwarten, die aber, da der Verkehr nicht mehr zuzunehmen schien, zu nur 6 % für die zweite Hälfte des Jahres und somit zu 7,4 % für das ganze Jahr 1901 gegenüber 1900 angenommen wurde.

Für die Jahre 1902/03 beträgt daher unter der Annahme, daß eine Steigerung gegenüber 1901 nicht mehr eintritt und daß die Kohlenpreise noch zurückgehen, der Aufwand:

Ruhrkohlen	296 000 zu 14 <i>M.</i> — 3	=	4 144 000 <i>M.</i>
Saarkohlen	23 000 „ 18 „ 50 „	=	425 500 „
Briketts	102 000 „ 17 „ 50 „	=	1 785 000 „

Für Saarkohlen wurde dabei die für das Jahr 1902 bestellte Menge und der dafür vereinbarte Preis eingesetzt.

Für sonstige Brennmaterialien wurden im Jahr 1900 im Ganzen 626 000 *M.* aufgewendet, es sollen daher für 1902 und 1903 vorgeesehen werden je

§ 19 ² A Brennmaterialien	. . . . .	6 984 500 <i>M.</i>
rund	. . . . .	6 984 000 <i>M.</i> “

Titel VI. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen.

§§ 21—23.

Seitheriger Budgetsatz	. . . . .	11 155 860 <i>M.</i>
Anforderung für beide Budgetjahre je	. . . . .	10 951 200 „
also weniger pro Jahr	. . . . .	204 660 „

1. Unter § 21 lit. a. Ziff. 4 werden für Verstärkung des Eisenwerks einer Anzahl Brücken 515 700 *M.* angefordert. Die Großh. Regierung hat diese Anforderung Ihrer Kommission gegenüber, wie folgt, entziffert:

„Die gewöhnliche Unterhaltung der Brücken, Dohlen und Tunnel war im letzten Budget mit 132 *M.* für das km Bahn berechnet worden. Mit dem gleichen Einheitsfaz ergibt sich für die nächsten zwei Jahre eine Anforderung von $1617 \times 132 =$ 213 500 *M.*

Ferner soll der Umbau offener Dohlen mit Ueberführung des Schotterbettes fortgesetzt und eine weitere Anzahl kleiner Brücken mit Schutzgeländern versehen werden, wofür 12 000 „
in Anforderung kommen.

Außerdem ist das Eisenwerk nachstehender Brücken theils zu verstärken, theils durch Umbau zu erneuern:

Viadukt bei Wimpfen	15 000 M.
Neckarbrücke bei Jagstfeld	33 000 "
Neckarbrücke bei Neckarelz	220 000 "
Elsenzbrücke bei Reilsheim	20 000 "
Bahnunterführung bei Bretten	20 400 "
Saalbachbrücke bei Bretten	1 100 "
Pfingzbrücke bei Berghausen	9 300 "
Pfingzbrücke bei Kleinsteinbach	10 700 "
Gutachbrücke bei Hausach	3 200 "
Dreisambrücke bei Hugstetten	8 000 "
Wiesenbrücke bei Brombach	7 300 "
Wiesenbrücke bei Steinen	2 700 "
Rheinbrücke bei Koblenz sammt Herstellung eines Fußgängerstegs	50 000 "
Wutachbrücke bei Oberlauchringen	42 000 "
Gutachbrücke bei Gutach	8 000 "
Umbau und Verstärkung mehrerer kleiner Brücken im Bahn-	
bezirk Billingen	25 000 "
Bachzimmerer Thalbrücke im Bahnhof Immendingen	30 000 "
Antheil an der Verstärkung der Günninger Rheinbrücke	10 000 "
zusammen	515 700 M.

Die Anforderung unter a) Unterbau beträgt im Ganzen für zwei Jahre 1 649 900 "

2. Als Grund des Umbaus der Wutachbrücke bei Oberlauchringen wurde Seitens der Großh. Regierung angegeben:

„Bei den im Jahre 1898 vorgenommenen Probelastungen dieser Brücke wurden sehr bedeutende Horizontalschwankungen beim Befahren mit Zügen festgestellt. Eine deshalb angestellte Nachprüfung ergab mancherlei Mängel im Eisenwerk; es zeigte sich vor Allem, daß die als Fachwerkträger durchgebildeten Querträger in keiner Weise mehr den gesteigerten Verkehrslasten und -geschwindigkeiten genügen, ferner daß der obere Windverband unzureichend ist, und daß auch die Hauptträger in manchen Theilen starke Ueberanspruchungen aufweisen.

Die Untersuchungen führten zu dem Ergebnisse, daß das bestehende Eisenwerk mit einem Kostenaufwande von rund 30 000 M. dergestalt verstärkt werden kann, daß dasselbe im Stande sein wird, gleichzeitig auf beiden Gleisen die schwersten derzeitig auf den badischen Strecken verkehrenden Maschinen ohne nennenswerthe Ueberschreitung der zulässigen Beanspruchung eines Bauteiles zu tragen; wird dagegen der Berechnung das vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen vorgefehene Belastungsschema zu Grunde gelegt, so wird die Beanspruchung einzelner Stäbe, wie beispielsweise der oberen Gurtung zunächst der Brückenmitte, trotz der Verstärkung nicht auf das höchstzulässige Maß hinabgemindert werden können. Da es außer Zweifel steht, daß schon sehr bald zum Bau schwerer Lokomotiven übergegangen wird, und andererseits der Ausbau des zweiten Gleises auf der Strecke Basel—Konstanz in absehbarer Zeit zur Durchführung gelangen muß, so ist es fraglich, ob der Zinsezins aus der augenblicklich zu machenden Ersparniß in der Zwischenzeit den Kostenaufwand für den später doch nicht zu umgehenden Umbau erreicht; es erscheint vielmehr zweckmäßiger, diesen letzteren schon jetzt anstatt der Verstärkung des bestehenden Eisenwerkes in Aussicht zu nehmen.“

3. Seitens Ihrer Kommission wurde die Großh. Regierung gebeten, die Anforderungen auf Seite 13 des Budgets für laufende Unterhaltung der elektrischen Telegraphen- und Signaleinricht-

ungen sowie Fernsprechanlagen im Betrage von 450 000 *M.* und für die laufende Unterhaltung der Gebäude mit 1 112 480 *M.* näher zu erläutern. Die einschlägige Auskunft der Großh. Regierung besagt:

a. Bezüglich der elektrischen Telegraphen- und Signaleinrichtungen sowie Fernsprech-Anlagen:

„Durch die Eröffnung neuer Bahnstrecken und Vermehrung der elektrischen Signal- und Sicherungseinrichtungen, durch die Erweiterung großer Bahnhöfe werden für die nächsten zwei Jahre die Aufwendungen für die Unterhaltung der Einrichtungen derart vermehrt, daß der im letzten Budget vorgesehene Betrag von 281 000 *M.* für zwei Jahre nicht ausreichen kann. Schon das Jahr 1900 hat eine Aufwendung von 281 890 *M.* bedingt.

Es haben sich vermehrt:

die Leitungen um ca.	1 200 km,
die eigenen Holzgestänge um	1 500 Stück,
Telegraphenapparate um	120 „
Telephonsysteme um	300 „
besondere Signaleinrichtungen um	650 „

Ferner werden im Laufe des nächsten Budgets die zur Zeit in Ausführung begriffenen Streckenblockeinrichtungen an der Unterhaltung theilnehmen.

Es erscheint daher nicht zu weitgehend, wenn der Betrag für die laufende Unterhaltung der genannten Einrichtung auf 225 000 *M.* für ein Jahr festgesetzt wird.“

b. Bezüglich der Gebäude:

„Im Budget für 1900/01 war für allgemeine Unterhaltung der Gebäude vorgesehener Betrag von 468 350 *M.*
für 1 Jahr.

Durch die Bestimmung, daß das Tünchen und Weißeln der Wohnungen nicht mehr von den Bewohnern, sondern von der Verwaltung bestritten werden soll, ergeben sich sehr erhebliche Mehrausgaben, die sich berechnen auf 1 Jahr zu . . . 12 500 „

Ein weiterer Aufwand entsteht dadurch, daß künftighin sowohl die Anschaffung, als auch die Unterhaltung der Beleuchtungskörper in den Dienstwohnungen auf Kosten der Eisenbahnverwaltung geschehen soll. Hierfür ist ein Aufwand anzunehmen für 1 Jahr von 5 000 „

Der in Zukunft auf die Hochbauunterhaltung zu verrechnende Aufwand für Grubenentleerung stellt sich jährlich auf 21 000 „

Der Aufwand für Ofenreinigung stellt sich jährlich auf 6 300 „

Schließlich sind noch die Beträge zu berücksichtigen für Neubauten und Erweiterungen, welche während der verflossenen Budgetperiode zur Ausführung gelangten, in der Gesamthöhe von 5 745 200 *M.*

Unter Annahme des Unterhaltungssatzes von 0,75 % für das Jahr ergibt sich hieraus ein Betrag von 43 090 „

Zusammen für 1 Jahr 556 240 *M.*

4. Auf eine Anfrage der Kommission nach dem Stande der elektrischen Streckenblockierung hat die Großh. Regierung mitgeteilt, dieselbe sei zur Zeit in der Einführung begriffen. In nächster Zeit würden die Strecken Mannheim—Heidelberg und Mannheim—Schwezingen damit versehen sein. Im Anschluß daran werde die Streckenblockierung auf den Strecken Schwezingen—Karlsruhe und Heidelberg—Offenburg zur Durchführung gelangen.

5. Auf eine Anfrage der Kommission, was in der Budgetperiode 1902/1903 auf dem Gebiete der Verstärkung und Erneuerung des Oberbaus beabsichtigt sei, welche Strecken dafür in Aussicht genommen seien und wie weit die ganze Arbeit auf unseren Hauptlinien bis jetzt gediehen sei, sowie ob das Weniger in den Anforderungen für Schienen, Kleineisenzeug und Schwellen etwa noch mit den großen Vorräthen zusammenhänge, die gegen Schluß des Jahres 1900 angeschafft und geliefert worden, hat die Großherzogliche Regierung erklärt:

„Welche Strecken zur Belegung mit stärkerem Oberbau vorgesehen sind, welche Gleislängen auf Ende 1901 damit versehen waren und welche Gleislängen auf den einzelnen Strecken in den Jahren 1902 und 1903 mit diesem Oberbau umgebaut werden sollen, geht aus nachstehender Zusammenstellung hervor:

D.-Z.	Bahnstrecken	Bahn- länge km	Gleislänge	Umgebaut sind auf Ende 1901 km Gleis	Vorgesehen zum Umbau 1902/03 km Gleis
1	Hauptbahn Mannheim—Basel	269,4	538,8	123,3	94,0
2	„ Basel—Konstanz	144,3	159,9	31,0	50,0
3	Rheinthalbahn Mannheim—Karlsruhe—Ka- statt Mitte Rheinbrücke	93,2	184,6	63,0	—
4	Odenwald- und Neckarthalbahn Heidelberg über Eberbach—Heidingsfeld (Würzburg)	153,9	235,9	67,7	30,0
5	Durlach—Mühlacker	38,9	77,8	30,7	7,0
6	Offenburg—Singen	149,2	202,0	34,8	49,0
7	Freiburg—Breisach Mitte Rhein	23,2	23,2	3,5	11,0
8	Stahringen—Neberlingen—Württbg. Grenze	45,3	45,3	18,7	—
9	Neckargemünd—Neckesheim	10,0	20,0	—	10,0
10	Bruchsal—Graben	8,0	16,0	—	16,0
			1503,5	372,7	267,0
	Hierzu auf Holzschwellen mit gußeisernen Stählen in Tunneln				9,0
	zusammen				276,0

Hiernach sind von der gesammten mit stärkerem Oberbau zu belegenden Gleislänge von 1503,5 km bis 31. Dezember 1901 —: 372,7 km Gleise umgebaut worden.

In den Jahren 1902 und 1903 sind gebrauchte Oberbaumaterialien erforderlich:

zur Unterhaltung auf Seitenlinien für	20 km Gleis
„ „ von Nebengleisen auf Stationen für	38 „ „
„ „ Erweiterung von Stationen und zu Anschlußgleisen für	50 „ „
für den neuen Rangirbahnhof Mannheim für	80 „ „
„ „ „ Güterbahnhof Freiburg für	20 „ „
zusammen gebrauchtes Oberbaumaterial für	208 km Gleis.

Bei Berechnung eines Abganges von 25% ist hiefür der Umbau einer Gleislänge von 276 km notwendig.

Aus Vorstehendem geht hervor, daß das Weniger in den Anforderungen für Schienen, Kleineisenzeug und Schwellen lediglich auf dem Materialbedarf beruht und mit den Borräthen, die gegen Schluß des Jahres 1900 geliefert wurden, nicht zusammenhängt; diese sind im Jahre 1901 verwendet worden.“

6. Für Bahn- und Weichenwärterwohnhäuser werden auf Seite 17 des Budgets 351 000 *M.* angefordert. Nach einer Mittheilung der Großh. Regierung sind diese Häuser bestimmt für

Neckarau	38 000 <i>M.</i>
Bammenthal	20 300 „
Hoffenheim	9 000 „
Mingolsheim	10 000 „
Muggensturm	17 300 „
Dos	34 000 „
Sinzheim	8 000 „
Achern	32 000 „
Kirnbach	8 500 „
Kehl	45 100 „
Schutterwald	10 000 „
Neustadt	12 000 „
Wyhlen	18 400 „
Wilchingen	18 000 „
Reichenau	16 700 „
Station 195 Hauptbahn	7 300 „
Station 216,218 Hauptbahn	} 29 000 „
Station 6 Kehler Bahn	
Station 308 Hauptbahn	9 000 „
Station 274 Hauptbahn	8 500 „

Summa 351 100 *M.*

7. Für das Herrichten von Diensträumen für den Bahnbauinspektor in Kehl werden nach vorliegendem Budget (Seite 17) 9000 *M.* angefordert. Die Anforderung hängt nach Angabe der Großh. Regierung damit zusammen, daß der Sitz des Bahnbauinspektors I in Offenburg nach Kehl verlegt werden soll.

8. Für Herstellung von Bahnsteig-Abschlüssen behufs allmählicher Einführung der Bahnsteigsperrung fordert die Großh. Regierung nach Seite 17 des Budgets 200 000 *M.* Auf eine Anfrage Ihrer Kommission, was auf diesem Gebiete in der laufenden Budget-Periode beabsichtigt sei, welche Gründe die Eisenbahnverwaltung zur Einführung dieser Maßregel bestimmten, welche Kosten durch den Vollzug derselben voraussichtlich erwachsen werden sowie in welchem Tempo die ganze Maßnahme zur Durchführung gebracht werden solle, hat sich die Großh. Regierung, wie folgt, vernehmen lassen:

„Die Ausführung der Fahrkartenprüfung an den Zu- und Ausgängen der Bahnhöfe, anstatt im Zuge, bildete von jeher eine organische Betriebseinrichtung der großen Hauptbahnen in Frankreich und Italien, mit gewissen Abweichungen auch in England und Oesterreich.

Vor mehreren Jahren ist die königlich Preussische Staatsbahnverwaltung ebenfalls zur Bahnsteigsperrung übergegangen; die Bayerische und die Sächsische Staatsbahn haben sich alsbald angeschlossen. Neuerdings ist die Einführung bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen erfolgt, auch die Württembergische Verwaltung hat sich grundsätzlich dazu entschlossen. Alle größeren deutschen Nachbarverwaltungen Badens werden daher binnen kurzem das System der Bahnsteigsperrung angenommen haben. Leitend für den Uebergang zu dieser Einrichtung war für diejenigen deutschen Verwaltungen, die führend vorgingen, die Erwägung, daß das Schaffnerpersonal bei Vornahme der

Fahrkartenprüfung im fahrenden Zuge durch das Begehen der Trittbretter erheblichen Gefahren ausgesetzt ist, die sich durch die in letzter Zeit mehr und mehr gesteigerten Geschwindigkeiten der Züge wesentlich vermehren, und daß auch für das Publikum durch Öffnen der Thüren während der Fahrt sich Belästigungen, unter Umständen sogar Gefährdung ergeben.

Die wachsende Entwicklung des großstädtischen Vorort- und Ausflugsverkehrs läßt eine geordnete und ausreichende Kontrolle im Zuge dauernd nicht möglich erscheinen. Selbst bei den Zügen des Fernverkehrs steigern sich mit dem weiteren Anwachsen des Verkehrs die Anforderungen hinsichtlich der Bemessung des Bedienungspersonals der Züge in unverhältnismäßiger Weise, wenn in dem Reisenden das Gefühl, daß er sich hinsichtlich seiner Fahrtberechtigung unter fortwährender und genauer Kontrolle befindet, wach erhalten werden soll. Die mit der Absperrung zu erzielende Entlastung der Bahnhöfe vom nicht reisenden Publikum ist geeignet, die Ordnung, Pünktlichkeit und Sicherheit der Betriebsführung wesentlich zu erhöhen. Aus letzterem Grunde hat auch die Badische Eisenbahnverwaltung bei besonderen Anlässen (Festlichkeiten etc.) auf größeren Bahnhöfen von der Absperrung der Bahnsteige für nicht mit Fahrkarten versehene Personen mit gutem Erfolg zuweilen Gebrauch gemacht.

Diese Erwägungen bieten Grund genug, die für das Publikum sich ergebenden Nachteile in den Hintergrund treten zu lassen. Es ist allerdings unverkennbar, daß der Zwang, an den Zu- und Ausgängen des Bahnhofes die Fahrkarten zur Prüfung vorzuzeigen und bei stärkerem Andrang dort längere Zeit festgehalten zu werden, eine erhebliche und nicht zu beseitigende Belästigung für den vielfach mit Gepäck oder sonstigen tragbaren Gegenständen belasteten Reisenden bildet. Auch stellt die bei der Bahnsteigsperrung eintretende Verminderung des Aufsichtspersonals der Züge größere Anforderungen an die Aufmerksamkeit und an die Selbständigkeit des Denkens und Handelns der Reisenden beim Besteigen und Verlassen der Züge.

Zunehmende Erkenntnis von der Nothwendigkeit der Einrichtung und Gewöhnung auf der einen Seite, sowie verständige und rücksichtsvolle Handhabung auf der anderen, werden aber schärfere Peibungen auf die Dauer auch bei uns nicht aufkommen lassen, wie die in Norddeutschland und Bayern gemachten Erfahrungen bereits bewiesen haben.

Das Wesen der Bahnsteigsperrung besteht darin, daß die Hauptprüfung der Fahrausweise, deren Lochung und Abnahme an den Zu- und Ausgängen der Bahnhöfe stattfindet. Die Kontrolle in den Zügen selbst beschränkt sich auf eine Nachprüfung und allfällige Markirung der Fahrkarten durch das Schaffnerpersonal und die zur Revision besonders bestellten Beamten.

Neuere Untersuchungen haben zu der Ueberzeugung geführt, daß die Absperrung der meisten unserer Bahnhöfe, obwohl auf eine solche bei der Erbauung keine Rücksicht genommen ist, mit ziemlich einfachen Mitteln und geringen Kosten geschehen kann. Früher rechnete man mit viel höheren Aufwendungen. Ein vollständiger Abschluß aller Bahnhofsanlagen ist, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht nothwendig. Im Allgemeinen genügt es, die dem Zu- und Abgang des Personenverkehrs dienenden Theile in gewissem Umfange abzusperren. Dabei ist vielfach nur erforderlich, die auf den Stationen bereits vorhandenen Einrichtungen zweckentsprechend zu ergänzen. Auch die Sperrvorrichtungen für die Fahrkartenprüfung lassen sich meist auf einfache Weise bewerkstelligen.

Die Durchführung ist in der Weise gedacht, daß im Allgemeinen die zu den Bahnsteigen führenden Thüren der Warteräume geschlossen und die Abschränkungen vor den Warteräumen selbst offen gehalten werden, so daß das Publikum freien Eintritt in die Warteräume hat. Erst angemessene Zeit vor Ankunft eines Zuges wird die Sperreinrichtung geschlossen, die in den Warteräumen befindlichen Reisenden werden kontrolirt, sodann die Thüren gegen die Bahnsteige geöffnet und von da ab bis nach Zugsabgang die Sperre selbst bedient. Abgesehen von größeren Bahnhöfen fällt hier die Bedienung besonderer Ausgänge nur bei stärkerem Verkehr nöthig. Auf kleinen Stationen, die nur einen Wartsaal besitzen, wird die Prüfung der Fahrkarten am zweckmäßigsten an der zum Bahnsteig führenden Wartsaalthüre ausgeübt.

Außer den mit gültigen Fahrkarten versehenen Reisenden soll auch anderen Personen die Möglichkeit des Zutritts zum Bahnsteig eröffnet werden gegen Lösung sogenannter Bahnsteigkarten zur Taxe von 10 J.

Mit der Durchführung der Bahnsteigsperrre soll zunächst auf den durchgehenden Hauptlinien und denjenigen wichtigeren Seitenstrecken vorgegangen werden, die an Strecken der Nachbarbahnen anschließen, auf denen die Sperre bereits besteht, oder gleichzeitig eingeführt werden soll.

Für die Budgetperiode 1902/03 ist für folgende Strecken die Absperrung vorgesehen:

Mannheim—Heidelberg—Basel—Konstanz,
 Mannheim—Schwezingen—Blankenloch—Karlsruhe—Durmshheim—Wintersdorf,
 Heidelberg—Eberbach—Würzburg,
 Karlsruhe—Mühlacker,
 Doss—Baden,
 Appenweier—Kehl,
 Offenburz—Singen,
 Breisach—Freiburg—Neustadt—Donauesschingen,
 Müllheim—Neuenburg,
 Lörrach—Leopoldshöhe—St. Ludwig,
 Basel—Zell i. B.

Auf Strecken mit durchgehendem Betrieb soll die Sperre möglichst gleichzeitig auf der ganzen Länge eingeführt werden. Die Verhandlungen mit den Nachbarbahnen und den Zollbehörden sind eingeleitet.

Die auf den Stationen erforderlichen Einrichtungen wurden auf Grund einer speziellen Prüfung der örtlichen Verhältnisse festgestellt und danach die Kostenermittlung vorgenommen. Ob die angeforderte Summe von 200,000 M. für die angeführten Strecken völlig anzureichen wird, kann mit Sicherheit noch nicht gesagt werden, weil die Einzelpreise für die Herstellungen noch nicht genau zu ermitteln sind.“

Zu dieser Frage ist zunächst zu bemerken, daß die zweite Kammer noch in ihrer Sitzung vom 7. Mai 1898 mit allen gegen zwei Stimmen auf Antrag der Budgetkommission zu Protokoll erklärt hat, sie könne ein Bedürfnis, die Perronsperre auf den badischen Bahnhöfen einzuführen, nicht anerkennen und müsse daher die Großh. Regierung ersuchen, von einer derartigen Maßregel Umgang zu nehmen. Die Budgetkommission ist aber bei der diesmaligen Verathung der Sache zu einer anderen Anschauung gekommen. Sie ist zwar nach wie vor der Meinung, daß die in Frage stehende Maßregel auf mancherlei Schwierigkeiten stoßen, in langjährige Gepflogenheiten des Publikums in empfindlicher Weise eingreifen und namentlich im Anfang wenig populär sein wird. Die Kommission hat sich jedoch inzwischen davon überzeugt, daß die Durchführung der Bahnsteigsperrre vor Allem eine größere Sicherheit der Schaffner gegen Gefährdungen ihrer Gesundheit und ihres Lebens verbürgt, als solche dermalen besteht. Es ist aber dieser Gesichtspunkt allein schon zur Rechtfertigung der Bahnsteigsperrre für ausreichend zu erachten. Dazu kommt, daß in den letzten Jahren im Zusammenhang mit der Zunahme des Personenverkehrs speziell auf den größeren Bahnhöfen des Landes nicht selten ein Menschenandrang stattgefunden hat, der geeignet war, die Aufrechterhaltung der Ordnung, damit aber auch die Betriebssicherheit zu gefährden. Daß aber dieser Andrang in vielen Fällen erst dadurch hervorgerufen oder doch zum Mindesten bedeutend verstärkt worden ist, daß Leute, die eigentlich auf den betreffenden Bahnhöfen nichts zu thun hatten, sich daselbst bewegt haben, unterliegt keinem Zweifel. Will man solche Leute von den Bahnsteigen fernhalten, was gewiß in hervorragendem Maaße auch im Interesse des reisenden Publikums selber gelegen ist, so bleibt eben nichts Anderes übrig, als dem Beispiel anderer Eisenbahnverwaltungen zu folgen und auch bei uns eine Maßnahme zur Durchführung zu bringen, die zwar zweifellos im Uebergang als lästig empfunden werden wird, an die sich aber schließlich doch die Bevölkerung gewöhnen dürfte, sobald sie sich einmal davon überzeugt hat, daß sich der

Verkehr auf den Bahnsteigen in einfacherer, ungestörterer Weise vollzieht, wenn dieselben für Unberufene abgesperrt sind, als wenn Jedermann daselbst freien Zutritt hat. Das Publikum wird zu einer solchen Ueberzeugung umso eher gelangen, je mehr man ihm die Durchführung der ganzen Maßnahme erleichtert. Man wird insbesondere auf den größeren Bahnhöfen für mehrere Ab- und Zugänge sorgen müssen, damit nicht die Reisenden unverhältnißmäßig lange zu warten haben, bis sie aus dem Bahnhofe heraus-, bzw. in denselben hereinkommen. Wir müssen überhaupt erwarten, daß die bezüglichen Einrichtungen in praktischer Weise getroffen werden und daß dabei keine zu große Sparsamkeit an den Tag gelegt wird. Wird sich doch sonst die Gewöhnung der Bevölkerung an die neue Maßnahme nicht mit der Raschheit vollziehen, die als erwünscht bezeichnet werden muß. Im Uebrigen macht der Vollzug der Bahnsteigsperrre aller Voraussicht nach an die Selbständigkeit des reisenden Publikums größere Anforderungen, als das jetzige Verfahren, bei dem der Reisende während der Fahrt selber die Billettkontrolle zu passiren hat und in der Lage ist, häufig den Schaffner zu sehen, Fragen an denselben zu richten und von ihm Auskunft zu erhalten. Gerade deßhalb ist aber auch in der Budgetkommission der Wunsch geäußert worden, es möge auf unseren Bahnhöfen für deutlichere Orts-Ausschriften gesorgt werden, damit die Reisenden, wenn sie in einen Bahnhof einfahren, sich jeweils durch einen Blick auf die betreffenden Tafeln sofort darüber verlässigen können, wo sie sich befinden, ohne Jemanden vom Bahnpersonal um entsprechende Auskunft angehen zu müssen.

Die Kommission ist unter diesen Verhältnissen einmüthig dazu gelangt, dem hohen Hause die Zustimmung zur Einführung der Bahnsteigsperrre sowie die Bewilligung der dafür zunächst in Anforderung gebrachten 200 000 M. zu empfehlen.

Titel VII. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen.

§§ 24 bis 27.

Seitheriger Budget-Satz	7 499 675 M.
Anforderung für beide Budgetjahre je	6 823 000 "
also für ein Jahr weniger	676 675 "

1. Auf eine Anfrage der Kommission, woher die in den letzten zwei Jahren zur Anschaffung gekommenen Lokomotiven, Personen- und Güterwagen bezogen worden seien, hat die Großh. Regierung erwidert:

„In der Budgetperiode 1900/01 wurden bezogen:

a. Lokomotiven und Tender.

- 27 Personenzugs-Verbundlokomotiven Gattung IVe ohne Tender von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe,
- 16 Tenderlokomotiven Gattung VIb von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe,
- 10 Güterzugs-Verbundlokomotiven Gattung VIIId mit Tender von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe,
- 6 Schnellzugslokomotiven Gattung IIc ohne Tender von der Sächsischen Maschinenfabrik vorm. Hartmann in Chemnitz,
- 12 Schnellzugslokomotiven Gattung IIId mit Tender von J. A. Maffei in München,
- 15 Tenderlokomotiven Gattung VIb von J. A. Maffei in München,
- 10 Güterzugs-Verbundlokomotiven Gattung VIIId mit Tender von J. A. Maffei in München,
- 10 Güterzugs-Verbundlokomotiven Gattung VIIId ohne Tender von der Maschinenfabrik Göpflingen,
- 12 Duplex-Güterzugslokomotiven Gattung VIIIc ohne Tender von der Maschinenfabrik Göpflingen,
- 45 vierachsige Tender für Lokomotiven Gattung IIc und IVe von Beaume et Marpent in Haine St. Pierre (Belgien).
- 10 dreiachsige Tender für Lokomotiven Gattung VIIId von Beaume et Marpent in Haine St. Pierre.

b. Personenwagen.

20 vierachsige Wagen	I./II.	Klasse mit Seitengang	von Schmieder & Mayer in Karlsruhe,
24 " "	I./II.	" " Mittelgang	von Schmieder & Mayer in Karlsruhe,
40 zweiachsige "	III.	" " "	von Schmieder & Mayer in Karlsruhe,
10 vierachsige "	I./II./II.	" " "	von H. Fuchs in Heidelberg,
20 zweiachsige "	III.	" " "	von H. Fuchs in Heidelberg,
9 vierachsige "	III.	" " Seitengang	von H. Fuchs in Heidelberg,
10 " "	III.	" " Mittelgang	von H. Fuchs in Heidelberg,
20 zweiachsige "	III.	" " "	von der Waggonfabrik Rastatt,
24 vierachsige "	III.	" " "	von der Waggonfabrik Rastatt,
20 zweiachsige "	III.	" " "	von der süddeutschen Wagenfabrik Kelfterbach,
5 dreiachsige Abtheilwagen	I./II.	" "	von der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg,
5 " "	III.	" "	von der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg,
5 vierachsige Salonwagen	I.	" "	von Jos. Rathgeber in München,
10 zweiachsige Wagen	II.	" "	mit Mittelgang von Gebr. Gastel in Mombach bei Mainz.

c. Güterwagen.

300 zweiachsige gedeckte Güterwagen	von Schmieder & Mayer in Karlsruhe,		
15 " Gepäckwagen	von Schmieder & Mayer in Karlsruhe,		
150 " Schemelwagen	von Schmieder & Mayer in Karlsruhe,		
15 dreiachsige Gepäckwagen	von Schmieder & Mayer in Karlsruhe,		
30 vierachsige Plattformwagen (30 t Ladegewicht)	von H. Fuchs in Heidelberg,		
103 zweiachsige offene Güterwagen	von H. Fuchs in Heidelberg,		
50 " Gilgutwagen	von H. Fuchs in Heidelberg,		
200 " gedeckte Güterwagen	von H. Fuchs in Heidelberg,		
30 vierachsige Plattformwagen von 30 t Ladegewicht	von der Waggonfabrik Rastatt,		
2 " " für schwere Güter	von der Waggonfabrik Rastatt,		
5 zweiachsige Rieswagen mit Abladevorrichtung	von der Waggonfabrik Rastatt,		
50 " " "	von der Waggonfabrik Rastatt,		
25 dreiachsige Plattformwagen	von der Waggonfabrik Rastatt,		
33 zweiachsige Personalwagen	von der Waggonfabrik Rastatt,		
100 " offene Güterwagen	von der Waggonfabrik Rastatt,		
25 " Gepäckwagen	von der Waggonfabrik Rastatt,		
55 " gedeckte Güterwagen	von Bothmann & Glück in Gotha,		
50 " Schemelwagen	von Union in Dortmund,		
25 dreiachsige Plattformwagen	von Union in Dortmund.		

Die vorstehenden Betriebsmittel umfassen die ganze, auf das Budget 1901/02 erfolgte Vergebung. Ein Theil der Betriebsmittel befindet sich z. Zt. noch im Bau."

Die Budgetkommission hat dieser Mittheilung mit Befriedigung entnommen, daß auch diesmal wieder ein großer Theil des Bedarfs in Baden selber gedeckt werden konnte.

2. Im Weiteren hat die Kommission die Großh. Regierung um Information darüber ersucht, ob sie etwa die Absicht habe, den ungünstigen Erfahrungen, welche bei verschiedenen Eisenbahnunfällen in letzter Zeit gemacht worden, durch Maßregeln im Bau der Personenwagen, insbesondere der sogen. D-Wagen Rechnung zu tragen, welche eine raschere Entleerung derselben zu sichern geeignet seien. Die hierauf erteilte Auskunft der Großh. Regierung besagt:

„Bald nach den Unfällen bei Heidelberg und Offenbach trat auf Anregung des Reichseisenbahn-amts eine Anzahl von Vertretern der deutschen Staatsbahnen zusammen, um über diejenigen

Maßregeln zu berathen, welche zu thunlichster Abwendung derartiger Vorkommnisse geeignet erschienen. Auch die Frage des Baues der Eisenbahnfahrzeuge wurde dabei eingehend geprüft und zwar insbesondere im Hinblick auf den Bau der D-Wagen.

Man war darüber einig, daß diese Wagengattung vermöge ihres festen Baus an sich gerade bei Zusammenstößen und derartigen mit Aufrennen der Fahrzeuge verbundenen Unfällen besonders günstig gestaltet sei und kein Grund vorliege, von der Bauart selbst abzugehen. Wohl aber erschien es angezeigt, eine Anzahl von Einrichtungen zu treffen, welche das Entkommen aus solchen Wagen bei Unfällen zu unterstützen geeignet erschienen und zwar kamen die folgenden Mittel in Betracht:

1. Die Fenster sind möglichst groß zu machen.
2. Dieselben sollen annähernd bis zur Fensterbrüstung herabgelassen werden können.
3. Feste (nicht zum Oeffnen bestimmte) Fenster in den Seitengängen sind als Nothöffnungen einzurichten.
4. Wo Schutzstangen an den Fenstern vorhanden, sind sie so einzurichten, daß sie jederzeit ohne Anwendung von Gewalt zu beseitigen sind.
5. An den Fenstern sind in geeigneter Weise Handgriffe und Trittstufen anzubringen, um die Benützung der Fenster als Nothausgänge zu erleichtern.
6. Die Gänge sind auf Kosten der Abtheilungen (d. h. der Sitzplatzbreiten) zu verbreitern.
7. Die Thüren in den Seitengängen sind als Pendelthüren einzurichten.

Hinsichtlich der Anbringung von Noththüren in den Seitenwänden waren die Ansichten getheilt. Die große Mehrheit, darunter auch die badische Verwaltung, war grundsätzlich gegen derartige Einrichtungen, welche lediglich den widerstandsfähigen Kastenbau in ungünstigster Weise schwächen und, wenn nicht regelmäßig benützt, den Reisenden nicht geläufig sind. Auch ist zu befürchten, daß der starke Stoß beim Aufrennen der Wagen in vielen Fällen den Wagenkasten, besonders wenn er durch solche Nothöffnungen geschwächt ist, wenn auch nicht zerstört, so doch immerhin soweit erschüttert, daß mit dem Festklemmen der Thüren gerechnet werden muß, wodurch die Nothöffnungen vollends an Werth verlieren.

Nur zwei Verwaltungen verhielten sich nicht völlig ablehnend, sondern hielten diese Frage noch nicht für genügend geklärt, um schon eine Entscheidung treffen zu können.

Die badische Verwaltung hatte z. B. jener Verathungen 15 D-Wagen im Bau, an denen nach Möglichkeit noch die von ihr als zweckmäßig erkannten Verbesserungen durchgeführt wurden. Für die Wagen waren schon unabhängig von jenen Verathungen große 1200 mm weite Fenster vorgesehen worden gegenüber den bisherigen gekluppelten Fenstern von nur 600 mm L-Weite und es wurden nunmehr die Fenster noch zum völligen Herunterlassen eingerichtet. Durch geeignete Warnungsschriften an auffallender Stelle werden die Reisenden auf die Gefahren zu weiten Hinauslehnen aufmerksam gemacht. Bei den älteren Wagen können die Fenster wegen der mit dem Hinauslehnen verknüpften Gefahr nur auf etwa 1300 mm Höhe über Boden herabgelassen werden. Feste, zum regelmäßigen Oeffnen nicht eingerichtete Fenster besitzen unsere Wagen (auch die älteren) nicht, es entfällt also das Einrichten von solchen Fenstern als Nothausgänge. Die Schutzstangen, welche im Seitengang vor den Fenstern hinziehen und zu verhindern haben, daß Reisende, durch unvorhergesehene Bewegungen des Wagens, wie sie beim Durchfahren von Weichen und dergl. vorkommen, in die Scheiben geschleudert werden, sind zum Umlegen eingerichtet, so daß die ganze Fensteröffnung frei gegeben wird. Die Einrichtung ist allgemein verständlich und von Jedermann rasch zu bedienen.

An den oberen Rahmen der Fensteröffnungen sind Handgriffe angebracht, um das Hinaufschwingen auf die Fensterbrüstung zu unterstützen. In den Abtheilungen wird dies durch Besteigen der Sitze ohnehin sehr erleichtert. Im Seitengang, wo solche nicht vorhanden sind, ist die Verkleidung der Dampfheizung, welche in der unteren Ecke der Fensterwand hinzieht, als Trittstufe ausgebildet worden.

Die Anwendung von Trittstufen außen am Wagenkasten ist unterblieben. Dort, wo dieselben von Nutzen wären, nämlich zwischen Unterkante Fensteröffnung und Unterkante Wagenkasten, können sie nicht angebracht werden, weil sonst die zulässige Umgrenzungslinie des Wagenquerschnitts überschritten würde; auch besteht für derartige Einrichtungen immer das Bedenken, daß Flüchtende, insbesondere wenn dem weiblichen Geschlecht angehörig, mit den Kleidern an den vorspringenden Tritten hängen bleiben. Unter dem Wagenkasten aber, ganz in die Flucht der nach unten zurückspringenden Seitenwand zurücktretend, wie allein die Anbringung möglich wäre, haben die Tritte keinen Zweck, weil sie nicht gesehen und bei der Aufregung fluchtartiger Entfernung aus dem Wagen durch die Fenster auch nicht gefunden werden. Zudem lassen sie sich wegen des unter dem Kasten angeordneten Sprengwerkes und anderer dort befindlicher Konstruktionsteile nicht unter jedem Fenster anbringen. Da die Unterkante Fensteröffnung nur etwa 2,2 m über Schienenoberkante liegt, kann auch ein kleiner Mensch, der sich unter Festhalten an der Fensterbrüstung außen an der Wagenwand herabgleiten läßt, mit einem freien Fall von höchstens 50—60 cm Höhe den Boden erreichen. Ob vielleicht die Anbringung von Seilen oder dergl., wie auch vorgeschlagen wurde, an den Fenstern, welche aus diesen hinausgelegt und zum Herabgleiten dienen sollen, die Flucht wesentlich unterstützen können, erscheint zweifelhaft, da einmal mit dem Hinauslegen der Seile, wenn es in der Aufregung nicht überhaupt vergessen wird, unter Umständen kostbare Augenblicke verloren gehen und dann der Durchschnittsreisende, insbesondere weiblichen Geschlechts, sich derartiger Hülsen kaum mit Vortheil würde bedienen können.

Der Seitengang im D-Wagen soll künftig etwa 830 Millimeter (gegen jetzt 750) breit werden.

Die Mittelthüren in den Seitengängen sind bei diesen Wagen, wie bei der großen Mehrzahl unserer D-Wagen, als Pendelthüren eingerichtet. Wagen der beschriebenen Art sind z. Bt. in Anlieferung und fast stets in der Hauptwerkstätte zu besichtigen.

Soweit thunlich, sollen vorstehende Verbesserungen auch am vorhandenen Material ausgeführt werden. Insbesondere gilt dies hinsichtlich des Herablassens der Fenster bis zur Brüstung. Es kann jedoch, da die Umänderung nicht nur ziemlich kostspielig, sondern auch sehr langwierig ist, nur nach Maßgabe der gerade verfügbaren Betriebsmittel damit vorgegangen werden.

Es wurde ferner ein Versuch mit feuer sicherer Anstrichfarbe gemacht, in der Absicht, solche allfällig als Schutzüberzug für die Unterseite der Wagenböden zu benützen, jedoch wurden keine befriedigenden Ergebnisse erzielt. Dagegen werden bei Neubau die Hohlräume im doppelten Boden mit Korkstein, einem sehr schwer brennbaren Stoff, ausgefüllt und es besteht bei befriedigendem Ausfall eingeleiteter Versuche die Absicht, auch die Hohlräume der Wände und Decken mit diesem zugleich als Wärmeschutz (d. h. Warmhalten des Wageninnern im Winter, Kühlhalten im Sommer) und als Schalldämpfung wirkenden Mittel auszufüllen.

Ob es angezeigt erscheint, Feuerlöschrichtungen (Böschbomben, Annihilatoren oder dergl.) in den Wagen mitzuführen, ist noch Gegenstand der Erwägung. Es mag überhaupt darauf hingewiesen werden, daß es kaum möglich erscheint, die im Wageninnern in großer Zahl vorhandenen und schwer erfesbaren brennbaren Stoffe, wie Koffhaar, Plüsch, Vorhangstoff, Teppiche, Leder, Wachstuch u. s. w. so zu imprägniren, daß sie den aus der Feuerung einer in den Wagen hineingefahrenen Lokomotive entströmenden Flammen wirklichen Widerstand entgegenzusetzen vermöchten. Immerhin wird jedem brauchbar erscheinenden Vorschlag in dieser Richtung näher getreten.

Es ist selbstverständlich, daß alle für die D-Wagen in Aussicht genommenen oder schon ausgeführten Verbesserungen auch bei neu zu bauenden Durchgangswagen mit Mittelgang zur Ausführung kommen werden, soweit dies der Bau der betr. Wagengattung erlaubt oder erforderlich erscheinen läßt."

Die Kommission hat von obigen Mittheilungen der Großh. Regierung Kenntniß genommen und kann nur wünschen, daß die technischen Erörterungen dieser Angelegenheit fortgesetzt werden und zu einem befriedigenden Abschlusse führen möchten.

3. Die Kommission hat an die Großh. Regierung weiter die Bitte um Mittheilung der Erfahrungen gerichtet, welche mit der Anbringung von Rauchverzehrern auf Lokomotiven gemacht worden. Die Großh. Regierung hat daraufhin erklärt:

„Im Jahre 1899 wurden je 2 Schnellzugs- und 2 Personenzugslokomotiven mit Rauchverzellern der Bauart Marek und der Bauart Langer-Markotty ausgerüstet. Eine weitere Schnellzugslokomotive wurde im Jahre 1900 mit Rauchverzehrung von Staby versehen.

Durch diese Einrichtungen ist es möglich, den Rauch bei weniger stark beanspruchter Feuerung zu beseitigen, oder wenigstens erheblich zu vermindern.

Bei stark beanspruchten Lokomotiven, wie dies bei den meisten unserer Züge der Fall ist, können die Einrichtungen von Marek und Langer-Markotty nur sehr beschränkt in Verwendung genommen werden, weil sie während der Fahrt hemmend auf die Dampfentwicklung wirken, während beim Stillstand der Lokomotive durch diese Einrichtungen zu viel Dampf erzeugt wird. Die Einrichtung von Langer-Markotty ist anpassungsfähiger an die stark und rasch wechselnden Betriebsverhältnisse der Lokomotive als jene von Marek, sie bedarf aber hiezu auch des fortwährenden Augenmerks der Personale, was eine nicht unwesentliche Mehrbelastung der letzteren ergibt und insbesondere bei den rasch fahrenden Personenzugslokomotiven unter Umständen die Aufmerksamkeit von Wichtigerem ablenken kann.

Die Einrichtung von Staby hat keinen nennenswerthen Einfluß auf das Feuer. Bei angestrenzter Feuerung wird die Rauchentwicklung aber auch nicht völlig verhindert. Die Einrichtung verursacht starkes Geräusch, welches hauptsächlich beim Stillstand der Lokomotiven störend wirkt, weil die Signale mit der Mundpfeife nur bei äußerster Anstrengung gehört werden können.

Verbesserungen zur Abstellung dieser Mißstände sind im Gange, jedoch noch nicht erprobt.

Der Erfolg der Versuche war bisher nicht derart, daß eine dieser Einrichtungen zu allgemeiner Einführung in's Auge gefaßt werden könnte und anderweite, den schwierigen Betriebsverhältnissen der Lokomotiven besser genügende Ausführungen sind bislang nicht bekannt geworden.“

Die Kommission kann nur bedauern, daß die betreffenden Versuche bis jetzt von keinem günstigeren Ergebnis begleitet waren, da die Klagen über Belästigungen durch den Rauch der Lokomotiven ungemein zahlreich sind und insbesondere von den Bewohnern solcher Ortsteile, welche in der Nähe von Bahnhöfen liegen, in den verschiedensten Landesgegenden mit allem Nachdruck erhoben werden. Wir müssen jedenfalls wünschen, daß die Eisenbahnverwaltung diesem Gegenstand ihre fortgesetzte Aufmerksamkeit zuwenden, die einschlägigen Versuche fortsetzen und technische Fortschritte auf diesem Gebiete sich alsbald zu eigen machen möge.

4. Auch über den derzeitigen Stand der Frage der Verwendung von Motorwagen hat die Kommission bei der Großh. Regierung Erkundigungen eingezogen, welche nachstehendes Ergebnis hatten:

„Bis jetzt liegen noch keine eigenen Erfahrungen der Verwaltung mit Motorwagen zur Personenbeförderung vor, da der von der Maschinenfabrik Esslingen vor Kurzem angelieferte Motorwagen, Bauart Serpollet, dem Betriebe noch nicht übergeben worden ist.

Die Beschaffung dieses Wagens wurde wider Erwarten dadurch in die Länge gezogen, daß die Firma Gardener-Serpollet in Paris, die einzige Bezugsquelle für den Serpollet-Kessel, damals, als die Unterhandlungen wegen Lieferung des Wagens mit der Maschinenfabrik Esslingen aufgenommen wurden, sich in Liquidation befand und die Herstellung von Generatoren vollständig eingestellt hatte.

Nach Neubildung der Gesellschaft waren es vor Allem die Verhandlungen über Größe und Leistung des Generators, die die endgiltige Bestellung des Wagens weiter verzögerten. Ursprünglich bestand nämlich die Absicht, den Motorwagen für größere Geschwindigkeiten zu bauen, als der Wagen der Württembergischen Verwaltung sie besitzt; auf Weigerung der Firma Serpollet hin, einen der höheren Geschwindigkeit entsprechend leistungsfähigeren Generator zu liefern, war man

jedoch gezwungen, ein dem Württembergischen Wagen hinsichtlich der Leistung gleiches Betriebsmittel der Maschinenfabrik Göppingen in Bestellung zu geben.

Dieser Wagen ist nun zur Anlieferung gelangt und wird nach Vornahme der vertragsmäßigen Probefahrten zur Feststellung seiner Leistungsfähigkeit sowie nach Ausführung der zur Einübung des Personals erforderlichen Versuchsfahrten voraussichtlich im Laufe des Monats Februar dem Betriebe übergeben werden können.

Der Wagen ist zweiachsig und zwar mit einer Trieb- und Laufachse ausgeführt. Seine gesammte Länge beträgt 10,990 m. Das Innere des Wagens ist durch zwei Querwände in eine Personenabtheilung und einen Maschinenraum getheilt. Die Personenabtheilung ist für 40 Sitzplätze bemessen. Auf dem einen Vorplatz befinden sich außerdem noch 8 Stehplätze. Vertragsmäßig soll der vollbesetzte Wagen auf Steigungen 1:50 allein, auf Steigungen 1:100 mit einem Anhängewagen von 14 t. Höchstgewicht (einschließlich Reisenden) mit 20 km-St. Geschwindigkeit fahren können.

Außerdem soll er eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km-St. einhalten und dabei auf 1:500 mindestens noch einen, thunlichst jedoch zwei Anhängewagen befördern können."

Titel VIII. Für Benützung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten.

§§ 28 bis 31.

Seitheriger Budgetsatz	1 218 000 M.
Anforderung für beide Budgetjahre je	1 296 000 M.
also gegen seither jährlich mehr	78 000 M.

Unter §§ 28, Vergütung für gepachtete Bahnstrecken, sind 81 400 M. für die Murgthalbahn vorgeesehen, und es ist in den Erläuterungen auf Seite 21 des Budgets gesagt, dieselbe sei in Pacht genommen worden. Nach einer der Kommission Seitens der Großh. Regierung gegebenen Auskunft hat es mit diesem Pachtverhältniß folgende Bewandniß:

„Vor Erbauung der Strecke Gernsbach-Weisenbach hatte die Staatsbahn die Murgthalbahn in Miethe und zwar gegen Zahlung einer Vergütung, die im Wesentlichen aus einer 4 prozentigen Verzinsung des Anlagekapitals bestand. Anlässlich der Inbetriebnahme der erst-erwähnten Strecke wurde dieses Uebereinkommen im Jahr 1894 dahin geändert, daß die Staatsbahn den Betrieb der ganzen Murgthalbahn bis Weisenbach gegen Ersatz der Selbstkosten übernahm, während die Murgthalbahngesellschaft die Roheinnahmen bezog. Der neue Vertrag gab jedoch zu fortwährenden Meinungsverschiedenheiten zwischen der Gesellschaft und der Staatsbahnverwaltung Anlaß. Dazu kam, daß die durch die bestehenden Bauarbeiten auf der Strecke Weisenbach—Landesgrenze zu erwartenden bedeutenden Transporte weitere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Murgthalbahn nothwendig machten, die eine Vermehrung jener Schwierigkeiten befürchten ließen. Außerdem erschien es im Hinblick auf die in Aussicht stehende Erwerbung dieser Bahn durch den Staat dringend erwünscht, die Strecke Rastatt-Weisenbach nach und nach in denjenigen Zustand überzuführen, den der Betrieb der Strecke als Staatsbahnlinie erfordert, damit nicht nach Erwerbung der Strecke durch den Staat auf einmal große Anforderungen an diesen herantreten. Aus allen diesen Gründen wurde mit der Murgthalbahngesellschaft vereinbart, daß mit Wirkung vom 1. Jan. 1900 an die Verwaltung, die Unterhaltung und der Betrieb des Unternehmens der Murgthalbahn von der Staatseisenbahnverwaltung wiederum miethweise übernommen werde und zwar gegen Zahlung einer jährlichen Miethe von 4% aus dem auf Ende 1899 anerkannten Anlagekapital von 1 957 945 M. mit rund 78 400 M. und gegen Dotirung des (s. Zt. an den Staat zurückfallenden) Reservefonds mit jährlich 3000 M. durch die Staatsbahn. Der Vertrag ist bis zum Ankauf der Murgthalbahn durch den Staat beiderseits unkündbar.“

Titel IX. Für Benützung fremder Betriebsmittel.

§§ 32 und 33.

Seitheriger Budgetjah	2 461 000 M.
Anforderung für beide Budgetjahre je	2 518 000 "
also gegen seither jährlich mehr	57 000 "

Bei § 33, Miethe und Leihgeld für Wagen, hat die Kommission an die Großh. Regierung die Frage gerichtet, ob in den letzten Jahren ein Miethen von Güterwagen, die fremden Wagenverleihungsgeschäften gehörten, nöthig gewesen sei, eventuell in welchem Umfange. Die Antwort der Großh. Regierung besagt:

„Die Eisenbahnverwaltung hat bereits im Frühjahr 1895 anlässlich des damaligen außergewöhnlichen Wagenmangels 210 gedeckte Güterwagen von einer Wagenleihgesellschaft in Brüssel gemiethet und seither ununterbrochen benützt, weil der Mangel an gedeckten Wagen in Folge des großen Verkehrsaufschwungs trotz der inzwischen erfolgten beträchtlichen Wagenanschaffungen anhielt. Auch im Frühjahr 1901 dauerte dieser Mangel noch fort, so daß das Miethverhältniß damals auf ein weiteres Jahr (bis Mai ds. Js.) verlängert wurde. Außerdem hat die gleiche Wagenleihgesellschaft im vorigen Jahr 100 gedeckte Wagen auf den Gleisen der Staatsbahn hinterstellt, indem sie dieser das Recht einräumte, im Bedarfsfalle die Wagen gegen Entrichtung einer für die Tage der tatsächlichen Benützung zu berechnende Miethe zu verwenden. Von diesem Recht wurde im vorigen Spätjahr einmal vorübergehend Gebrauch gemacht, als in Folge von Militärtransporten außergewöhnlich viele gedeckte Wagen erforderlich waren. Nachdem inzwischen der Verkehr wesentlich zurückgegangen ist, wird das Miethverhältniß bezüglich der ersterwähnten 210 Wagen nicht mehr erneuert werden.“

Die Kommission hat gerne davon Kenntniß genommen, daß unser Güterwagenpark demnächst auf eine ausreichende Höhe gebracht zu sein scheint, und im Uebrigen die von der Großh. Regierung mündlich gemachte Mittheilung lebhaft begrüßt, wornach Aussicht für eine Verständigung unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen in der Richtung vorhanden ist, daß der gesammte Güterwagenpark Deutschlands künftighin als einheitlicher Wagenpark verwendet werden wird.

Titel X. Verschiedene Ausgaben.

§§ 34–39.

Seitheriger Budgetjah	410 330 M.
Anforderung für jedes der beiden Budgetjahre	494 400 "
also gegen seither jährlich mehr	84 070 "

Hier hat die Kommission anlässlich der Berathung des § 35, Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes, die Großh. Regierung um Auskunft darüber gebeten, wie viele Betriebsunfälle sich in den letzten 2 Jahren auf den badischen Bahnen ereignet hätten, wie viele Beamte und Reisende dabei getödtet oder verletzt worden, wie hoch der entstandene Materialschaden sich belaufen habe und auf welche Ursachen die bezüglichen Unfälle zurückzuführen gewesen seien. Die Antwort der Großh. Regierung besagt:

„In den Jahren 1900 und 1901 haben auf den badischen Staatsbahnen stattgefunden:

37 Entgleisungen, davon 7 auf freier Strecke, 30 in Stationen,

29 Zusammenstöße, „ 2 „ „ „ 27 „ „

66

Nach den Zugsgattungen vertheilen sich diese Unfälle:

	von Personenzügen		von Güterzügen		von Rangirzügen	
	auf freier Strecke	in Stationen	auf freier Strecke	in Stationen	auf freier Strecke	in Stationen
Entgleisungen	4	11	2	17	1	2
Zusammenstöße	1	7	1	14	—	6
	5	18	3	31	1	8

Bei diesen 66 Unfällen wurden:

	Reisende	Bedienstete und Bahnarbeiter	sonstige Personen	zusammen
getödtet:	8	3	1	12
verlezt:	205	18	2	225
	213	21	3	237

Der hierbei entstandene Materialschaden beträgt: 190 899 *M.* 23 *S.*

Außer obigen Unfällen wurden in 17 Fällen Fuhrwerke auf Wegübergängen überfahren, wodurch ein Materialschaden von 10 060 *M.* 33 *S.* entstand, und in 208 Fällen durch andere Ereignisse Personen getödtet oder verlezt. Bei diesen 17 + 208 = 225 Unfällen wurden zusammen 70 Personen getödtet und 150 verlezt.

Im Ganzen wurden in den Jahren 1900 und 1901 durch Unfälle getödtet 82 und verlezt 375 Personen.

Bei Selbstmordversuchen wurden getödtet 13 Personen und verlezt 1 Person.

Die Ursache der Unfälle und der Verunglückungen sind in den beiliegenden Tabellen A und B enthalten."

Beilage 6 u. 7.

Die Kommission hat Veranlassung genommen, mit der Großh. Regierung die schweren Unfälle, welche sich am 29. August 1900 bei Hegne und am 7. Oktober gleichen Jahres am Karlsthor bei Heidelberg ereignet haben, einer mündlichen Erörterung zu unterziehen.

Dabei ergab sich, daß, was zunächst den Unfall bei Hegne anbelangt, die Ursache desselben mit Sicherheit nicht ermittelt werden konnte. Es spricht indeß nach Ansicht der Großh. Regierung große Wahrscheinlichkeit dafür, daß an der Stelle, an welcher die Entgleisung des Schnellzugs eintrat, eine elastische und deshalb sogleich wieder verschwindende Senkung des Bahndammes stattgefunden hat und daß dadurch die Entgleisung herbeigeführt worden ist. Der Untergrund ist nach den Mittheilungen der Großh. Regierung auf der in Betracht kommenden Strecke überhaupt ungünstig, indem er zum Theil aus Seeschlick besteht. Dazu kommt, daß in der Zeit, in welcher sich die Katastrophe zutrug, der Stand des Sees ein ungewöhnlich hoher war und daß dadurch die Ableitung des Wassers vom Bahndamm in der Richtung gegen den See erschwert wurde, während andererseits ein starker Wasserzufluß von der Bergseite her nach dem Bahndamm stattfand. Die Großh. Regierung hält es für möglich, daß diese Verhältnisse dazu beigetragen haben, den festen Bestand des Bahndammes zu gefährden. Sie hat auch in der Kommission erklärt, es habe an dem nämlichen Tage, an dem sich gegen Abend das Unglück ereignete, das Lokomotivpersonal eines Zuges, der einige Stunden zuvor die betreffende Strecke passirte, beim Fahren über dieselbe auffallende Bewegungen an der Maschine wahrgenommen. Es sei diese Wahrnehmung gemeldet worden und habe Anlaß zu sofortiger Untersuchung der Strecke durch die Bahnwärter gegeben; die Untersuchung habe aber nichts Verdächtiges zu Tage gefördert, was sich bei der oben erwähnten Annahme einer elastischen, rasch vorübergehenden Senkung in einfachster Weise erklärt. Im Uebrigen sei der Eisenbahnverwaltung bekannt gewesen, daß die in Betracht kommende Bahnstrecke auf einem Terrain von schlechter Bodenbeschaffenheit liege. Die Strecke sei aber gerade deshalb schon seit langer Zeit mit größter Sorgfalt beaufsichtigt worden, und es habe sich bis zu dem Unfall vom 29. August 1900 in einem 36jährigen Betriebe Nichts ereignet gehabt, was den deßfalligen Zustand als einen gefährvollen habe erscheinen lassen. Selbstverständlich sei Alles aufgeboten worden, um die Wiederkehr ähnlicher Katastrophen für die Folge zu verhindern. Insbesondere sei eine wirksame Entwässerung des Bahndammes in Verbindung mit stärkerer Aushebung des Seeschlicks ausgeführt worden, die voraussichtlich ausreichen und insbesondere die von einem Mitglied der Kommission angeregte vollständige Verlegung des Bahndammes nach der Bergseite zu unnöthig machen werde. Die in der Kommission ausgesprochene Vermuthung, das Unglück könne vielleicht dadurch herbeigeführt worden sein, daß der Schnellzug mit zwei Maschinen bespannt war, von denen die leichtere an erster Stelle und die schwerere an zweiter Stelle sich befand, und daß die nachfahrende schwerere Maschine die vorausfahrende leichtere aus dem Gleis drängte, wurde von den Technikern der Großh. Regierung für unbegründet erklärt.

Hinsichtlich des Unfalls am Karlsthor bei Heidelberg hielt die Groß. Regierung mit aller Entschiedenheit an der Anschauung fest, daß derselbe durch die Fahrlässigkeit des Expeditionsgehilfen Weipert herbeigeführt worden sei. Der Genannte hat laut Urtheil der Strafkammer des Groß. Landgerichts Heidelberg vom 15. März v. J., wodurch er wegen fahrlässiger Tödtung, begangen unter Außerachtlassung seiner Amtspflichten, im Zusammentreffen mit fahrlässiger Körperverletzung und Gefährdung eines Eisenbahntransports, mit 8 Monaten Gefängniß bestraft wurde, die Katastrophe dadurch verursacht, daß er als dienstthuender Fahrdienstbeamter der Station Karlsthor dem § 61^a der Fahrdienstvorschriften zuwider den ihm von der Station Schlierbach angebotenen Personenzug Nr. 126 a zwischen 6 Uhr 29 Min. und 6 Uhr 30 Min. Abends angenommen hat, obgleich er wissen mußte — und auch thatsächlich gewußt hat — daß in jenem Zeitpunkt der unmittelbar vorausgehende Lokalzug Nr. XV Ia noch nicht im Bereiche der Station Karlsthor eingetroffen war. Ob außer dieser, dem Weipert zur Last fallenden Verletzung einer der Grundregeln des Eisenbahnfahrdienstes, wornach zwei Züge nur in Stations-Distanz aufeinander folgen dürfen, noch andere Ursachen das schreckliche Unglück verschuldet haben, welches darin bestand, daß der Personenzug Nr. 126 a in den vor dem Einfahrtsignal der Station Karlsthor haltenden Lokalzug Nr. XV a von hinten hineinfuhr, ist in der Kommission Gegenstand eingehender Besprechung gewesen. Es wurde insbesondere die Frage erörtert, ob das Unglück etwa dadurch veranlaßt worden ist, daß man den erwähnten Lokalzug, welcher ungemein stark besetzt war, vor seiner Einfahrt in den Karlsthorbahnhof auf freier Strecke behufs Beendigung der Fahrkartenausgabe stellte, damit kein Passagier ohne Entrichtung des Fahrgeldes den Zug verlassen könne. Nach Ansicht Ihrer Kommission kann man nun aber dieses vorübergehende Halten des Lokalzugs zum Zwecke der Beendigung der Fahrkartenausgabe, wie es bei den Lokalzügen Seitens der Verwaltung zugelassen war, höchstens als unzumuthbar bezeichnen. Dagegen scheint uns darin die Verletzung einer dienstlichen Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung keineswegs gelegen zu sein, und es hat auch letztere uns gegenüber in überzeugender Weise dargethan, daß zwischen dem erwähnten Halte des Lokalzugs vor dem Einfahrtsignal und dem eingetretenen Unfall ein wirklicher Kausalzusammenhang nicht besteht. Derartige Halte von Zügen auf freier Strecke kommen, und zwar aus ganz verschiedenen Ursachen, sehr häufig vor; sie sind an und für sich ungefährlich und können nur dann zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit des betreffenden Zuges führen, wenn sich daran eine so schwere dienstliche Verfehlung, wie sie dem Gehilfen Weipert zur Last fällt, anreihet. Es vermag daher Seitens der Kommission in der in Frage stehenden Maßnahme die Ursache oder eine der Ursachen der Katastrophe nicht erblickt zu werden. Vielmehr liegt der entscheidende Grund des Unglücks auch nach unserer Meinung in der Fahrlässigkeit des mehrfach genannten Eisenbahnbeamten. Die Kommission war hiernach um so weniger in der Lage, die Eisenbahnverwaltung mit einer Mitverantwortlichkeit für das Heidelberger Unglück zu belasten, als auch die weiter erhobenen Vorwürfe, wornach der Gehilfe Weipert in der kritischen Zeit übermüdet oder überbürdet oder der Dienst am Karlsthor ein besonders schwieriger gewesen sein soll, nach den Darlegungen der Groß. Regierung unbegründet sind. Die Kommission kann es aber auch auf der anderen Seite nur billigen, daß die Verwaltung aus dem Unfall alsbald die praktischen Konsequenzen gezogen hat, die sich daraus zu ergeben schienen. Dieselben bestehen darin, daß eine Anordnung getroffen worden ist, wornach Züge auf freier Strecke in der Folge ohne ganz zwingende Gründe, wozu Rücksichten der Billettkontrolle nicht gehören sollen, nicht mehr zum Halten gebracht werden dürfen, und daß man die Fahrkartenausgabe in den Lokalzügen, obwohl dieselbe seither für das Publikum mit großen Bequemlichkeiten verbunden war, beseitigt hat. Auf letzterwähnte Maßnahme wird noch weiter unten zurückzukommen sein. Wenn im Weiteren den Stationsämtern eingeschärft worden ist, Fahrdienst-Beamten, die auf einem neuen Posten verwendet werden, denselben erst dann vollständig anzuvertrauen, wenn sie über die besonderen Verhältnisse des betreffenden Dienstes aufs Genaueste unterrichtet sind, so erscheint auch dies als eine durchaus zweckmäßige Anordnung, die aber nicht als Beweis dafür gelten kann, daß der Gehilfe Weipert an dem kritischen Tage auf einem Posten Verwendung gefunden hat, dem er vermöge seiner Kenntnisse nicht gewachsen war.

Wir gehen nunmehr zur

E i n n a h m e

über.

Zu Titel I. Personen- und Gepäckverkehr,

§§ 1—6

haben wir zu bemerken:

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind für jedes der beiden Budgetjahre mit 22 529 000 *M.* eingestellt, während sie für 1900 und 1901 zu je 19 429 000 *M.* angenommen waren. Vgl. hierzu die Erläuterungen auf Seite 25 des Budgets.

1. Hier ist Ihre Kommission mit der Großh. Regierung zunächst in eine Erörterung darüber eingetreten, welche Erfahrungen bis jetzt mit der Einführung des Kilometerhefts III. Klasse für Strecken von 500 Kilometer sowie mit der 45tägigen Dauer der Gültigkeit der Retourbillete gemacht worden seien. Ferner richtete die Kommission an die Großh. Regierung die Anfrage, welche Einnahmen in den letzten zwei Jahren aus Kilometerheften erzielt worden seien. Die daraufhin eingegangene Erklärung der Großh. Regierung besagt:

„Durch die Einrichtung der Kilometerhefte zu 500 km, die am 1. Juni 1901 in Kraft trat, ist die Möglichkeit der Benützung des Kilometerheftes auf weitere Kreise ausgedehnt worden. Insbesondere ist diese Einrichtung nunmehr den wirtschaftlich schwächeren Kreisen des Publikums in erhöhterem Maße zugänglich geworden.

Der Absatz an Kilometerheften III. Klasse hat sich wie folgt gestaltet:

In der Zeit vom 1. Juni bis mit 30. November 1901 wurden bei badischen Stationen an Kilometerheften III. Klasse verkauft:

	zu 1000 km	zu 500 km
Im Jahre 1900, rund	80 000 Stück	—
" " 1901, "	41 000 "	117 000 Stück

Der Gesamtabsatz an Kilometerheften III. Klasse ist somit im Jahre 1901 in der angegebenen Zeit um 78 000 Stück gestiegen, wobei der Absatz an Kilometerheften zu 1000 km um 39 000 Stück zurückgegangen ist. Der Gesamtabsatz vom 1. Juni bis 30. November 1900 gestattet Reisen von 80 000 000 Kilometer gegenüber von 99 500 000 Kilometern in der gleichen Zeit des Jahres 1901. Hieraus ergibt sich, daß eine erhebliche Anzahl von Reisenden, die sonst Hefte zu 1000 km inne hatte, nunmehr solche zu 500 km kauft, daß aber auch die Benützung der Kilometerhefte im Ganzen steigt. Bei den Vorteilen, die das Heft zu 500 km gegenüber demjenigen zu 1000 km bietet, ist dies auch leicht erklärlich. Durch die Hefte zu 500 km ist dem Reisenden nicht nur der Vorteil gewährt, daß er den Fahrpreis für 1000 km nunmehr in zwei Teilzahlungen entrichten kann, sondern es wird ihm, da die Gültigkeit der Kilometerhefte zu 500 km gleichfalls ein Jahr beträgt, ermöglicht, 1000 km anstatt innerhalb Jahresfrist zum gleichen Preise, wie früher, jetzt innerhalb zweier Jahre abzufahren. Für den Dienstbetrieb ist in Folge dessen erhebliche Mehrarbeit entstanden, insbesondere dadurch, daß vielfach an Stelle eines Heftes zu 1000 km nunmehr 2 Hefte zu 500 km ausgefertigt, zurückgenommen und weiterbehandelt werden müssen. Ebenso hat die Zahl der Ergänzungshefte zugenommen. Damit ist auch naturgemäß eine erhöhte Arbeitsleistung für die mit Prüfung der Kilometerhefte betraute Kontrollstelle verbunden. Im Verkehr auf Kilometerhefte zu 500 km sind ferner für Publikum und Verwaltung Unannehmlichkeiten dadurch entstanden, daß bei der Benützung Hefte zu 1000 km und zu 500 km verwechselt wurden. So ist es öfters vorgekommen, daß Hefte zu 500 km, welche nach Aufbrauch der 500 km

noch leere Abschnitte aufwies, im Glauben, es seien Hefte zu 1000 km, versehentlich weiter benützt wurden, ohne daß die Hefteinhaber oder die Abfertigungs- und Zugbeamten die Unrichtigkeiten sofort bemerkten. Nach Entdeckung der Unrichtigkeiten, sei es bei wiederholten Fahrten auf das ungültige Heft oder bei der Prüfung der Hefte durch die Kontrollstelle, entstanden anlässlich der nach § 21 Absatz 2 der Eisenbahnverkehrsordnung anzuverlangenden Fahrpreisnachzahlungen Auseinandersetzungen und unliebsame Weiterungen und damit erhebliche Vermehrung des Schreibwerks. Obwohl die Hefte zu 500 km deutliche Unterscheidungsmerkmale tragen, haben sich diese Unzuträglichkeiten trotz aller Gegenmaßnahmen bis jetzt nicht gänzlich vermeiden lassen, da das Abfertigungsgeschäft am Schalter, wie das Fahrkartenkontrollgeschäft durch den Schaffner sich oft sehr rasch abwickeln muß.

Die Einnahmen aus Kilometerheften aus den Jahren 1900 und 1901 sind aus den beiliegenden „Nachweisungen des Kilometerheftverkehrs im Jahre 1900 und 1901“ ersichtlich.

Beilage 3.

Die Einführung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten, die auf den süddeutschen Bahnen am 6. Juli v. J. in Kraft getreten ist, hat sich ohne Schwierigkeiten vollzogen. Da die süddeutschen Verwaltungen sich dem weiteren Vorgehen der preussischen Staatsbahnen, welche nach Einführung der 45 tägigen Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten einen großen Theil der Rundreisefarten, Sommerkarten und besonderen Taxermäßigungen für Ausstellungen, Theilnahme an Kongressen, Festlichkeiten u. s. w. aufhoben, nicht angeschlossen haben, so hat die neue Einrichtung dem Publikum nur Vortheile gebracht und sind Klagen aus Kreisen des Publikums daher nicht laut geworden. Unterschleife durch mißbräuchliche Benützung von Rückfahrkarten sind bisher nicht entdeckt worden.

Die Einführung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten hat, wie dies in der Natur der Sache liegt, eine Zunahme des Verkehrs auf Rückfahrkarten auf Kosten des Absatzes an einfachen Fahrkarten gebracht. In welchem Umfange der Verkehr auf Rückfahrkarten gewachsen, jener auf einfache Fahrkarten gefallen ist, läßt sich zur Zeit auch nicht annähernd bemessen, da das nöthige Abrechnungsmaterial noch nicht vorliegt. Eine genaue Statistik hierüber kann indessen nicht aufgestellt werden, weil im badischen Binnenverkehr besondere Rückfahrkarten nicht aufgelegt werden, vielmehr die einfachen Karten der nächsthöheren Klasse als Rückfahrkarten der niedereren Klasse ausgegeben werden. Soviel steht aber jetzt schon fest, daß seit Einführung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten in ziemlichem Umfange an Stelle zusammengestellter Fahrscheine Hefte Rückfahrkarten gelöst werden.

Die nachstehende Darstellung zeigt den Rückgang im Absatz der zusammenstellbaren Fahrscheine Hefte:

In der Zeit vom 1. August bis 31. Dezember 1901 sind bei den 3 badischen Ausgabestellen an solchen Fahrscheineheften abgesetzt worden:

	Stück
Im Jahre 1900	12 512
„ „ 1901	8 425
somit 1901 weniger	4 087 = 32,7 %.

Infolge dieser Verminderung konnte das Personal der Ausgabestellen zum Theil zu anderen Dienstleistungen herangezogen werden.

Naturgemäß ist die Einführung der 45 tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten in Baden von erheblich weniger einschneidender Bedeutung als in den anderen deutschen Staaten, weil sich nach wie vor ein sehr erheblicher Theil des badischen Verkehrs auf Kilometerhefte abwickelt.

2. Bezüglich der Kilometerhefte wurden in der Kommission Zweifel darüber geäußert, ob die Benutzung eines derartigen Heftes auch solchen Personen, welche sich bei dem Inhaber desselben zu Besuch aufhalten und im Zusammenhang damit dessen häusliche Gemeinschaft vorübergehend theilen, während der Dauer ihres Besuches gestattet sei. Die Großh. Regierung hat auf eine entsprechende Anfrage erwidert, unter die mit dem Hefteinhaber in häuslicher Gemeinschaft zusammenlebenden Personen sei auch vorübergehend in dessen Häus-

lichkeit aufgenommenen Besuch zu rechnen. Daher sei den beim Inhaber des Hefts sich zu Besuch aufhaltenden Personen während der Dauer ihres Besuches die Benutzung des Kilometerheftes gestattet. Nach Mittheilung der Großh. Regierung enthalten die Vollzugsbestimmungen zu den Tarifvorschriften über die Ausgabe von Kilometerheften eine bezügliche Bestimmung. Nach Ansicht der Kommission wäre es aber erwünscht, wenn diese Bestimmung auch in den, den Kilometerheften aufgedruckten Auszug aus den Tarifbestimmungen, der dem reisenden Publikum die Möglichkeit entsprechender Belehrung bieten soll, aufgenommen werden würde.

3. Unter Bezugnahme auf die, auf den letzten Landtagen stattgehabten Verhandlungen wegen Beseitigung der ersten Wagenklasse aus den gewöhnlichen Zügen hat die Kommission bei der Großh. Regierung angefragt, ob inzwischen eine weitere Ausdehnung dieser Maßregel stattgefunden habe. Die Großh. Regierung hat diese Anfrage, wie folgt, beantwortet:

„Seit dem letzten Landtag sind in der Beseitigung der I. Wagenklasse keine weiteren Anordnungen erfolgt.“

Auf den im letzten Jahre neu eröffneten Strecken Neustadt—Donaueshingen und Waldkirch—Elzach führen sämtliche Züge nur die II. und III. Klasse, wie die Anschlußzüge der Hölenthalbahn und der Bahnlinie Denzlingen—Waldkirch.

Auch in den Zügen der neu eröffneten Strecke Oberuhldingen—Unteruhldingen ist nur die II. und III. Wagenklasse vorgesehen.

Seit dem 1. Oktober 1899 führen die Züge 244 und 247 auf der Strecke Karlsruhe—Eppingen wieder die I. Wagenklasse, weil sich in diesen Zügen ein durchgehender Wagen I./II. Klasse Nürnberg—Mey befindet.“

4. Die Kommission hat die Großh. Regierung weiter um Auskunft gebeten, ob und welche Änderungen im Lokalzugs-Verkehr stattgefunden hätten und womit diese Änderungen zusammenhängen. Die Antwort der Großh. Regierung besagt:

„Mit Beginn des Sommerfahrplanes 1901 sind im Lokalzugsbetrieb zwei wesentliche Änderungen eingetreten:

- a) Aufhebung des Fahrkartenverkaufs in den Lokalzügen und Verlegung desselben auf die Stationen und Haltepunkte der Lokalzugsstrecke, damit zusammenhängend
- b) Erhöhung der Fahrgewindigkeit der Lokalzüge in Folge Führung derselben nach den Bestimmungen der Betriebsordnung für Haupteisenbahnen statt wie früher nach jenen der Bahnordnung für Nebeneisenbahnen.

Die Lokalzüge wurden im Jahr 1886 zur Hebung und Pflege des unmittelbaren Nahverkehrs in's Leben gerufen, insbesondere auch mit Anhalt der Züge zum Ein- und Aussteigen von Reisenden an solchen Orten, an denen keine eigentlichen Stationen errichtet sind.

Betrieb und Abfertigung war möglichst einfach gedacht.

Die Züge sollten, in der Regel mit nicht mehr als zwei Wagen einer (III.) Klasse ausgerüstet, nach den Bestimmungen für Nebeneisenbahnen gefahren werden, wodurch das Zugspersonal auf Lokomotivführer und Schaffner beschränkt werden konnte, andererseits aber auch die höchste Fahrgewindigkeit der Lokalzüge auf 30, bezw. 40 km und damit auch die Ausdehnungsfähigkeit des Betriebs hinsichtlich der Streckenlänge ziemlich eng begrenzt war.

Die Fahrscheine wurden ausnahmslos im Zug ausgegeben, um auf den eigentlichen Stationen dem Publikum den Gang an den Schalter zu ersparen und die Mitreise bis zur letzten Minute der Abfahrt zu ermöglichen und weiter, um auch die auf den Haltepunkten, die nicht mit Abfertigungspersonal besetzt waren, zugehenden Reisenden mit Fahrtausweisen versehen zu können.

Die Lokalzüge hatten, wie aus nachstehenden Zahlen hervorgeht, bis zum Jahr 1900 einen stetig steigenden Verkehr aufzuweisen.

Es wurden ausgegeben:

im Jahr	Fahrscheine Stück	im Werth von M.
1886	327 519	41 929
1887	681 805	94 304
1890	1 191 598	188 352
1900	3 701 663	602 815
1901	3 652 109	590 960

Diese Angaben geben aber noch kein vollständiges Bild der wirklichen Benützung der Lokalzüge; sie ist noch größer, da die Lokalzüge im weiten Umfang auch mit Arbeiterwochenkarten, Zeitkarten, Fahrscheinbüchern, Kilometerheften und mit Rückfahrkarten benützt werden. Diese außerordentliche Verkehrsentwicklung hat aber auch nach und nach Mängel und Nachteile verschiedener Art in die Erscheinung treten lassen.

Der Verkauf der Fahrscheine in den dicht besetzten Wagen bereitete außerordentliche Schwierigkeiten; trotz Verwendung sehr zahlreichen Personals war es nicht zu vermeiden, daß bisweilen ein Theil der Reisenden ohne Taxzahlung mitfuhr, was — von der finanziellen Schädigung der Staatsbahnen ganz abgesehen — demoralisierend auf Publikum und Dienstpersonal wirkte. Auch der weitere Umstand, daß der Lokalzugschaffner Kassier und Kontrolleur in einer Person war, konnte zu berechtigten Zweifeln an der Zweckmäßigkeit des Fahrkartenverkaufs in den Lokalzügen Anlaß bieten.

Der steigende Absatz von Lokalzugsfahrscheinen sowie die Nothwendigkeit, mit der zunehmenden Zahl der Züge und der Vergrößerung der Lokalzugsstrecken die Fahrscheinsorten zu vermehren, hat weiter Schwierigkeiten in der Kontrolle und Abrechnung gezeitigt.

Auch im Betrieb der Lokalzüge selbst wie in der sicheren Durchführung der übrigen Züge sind erhebliche Schwierigkeiten zu Tage getreten. Der Lokalzugsverkehr ist weit über den beabsichtigten Rahmen hinausgewachsen. Die Anzahl der Wagen und in der Folge davon auch das Zugpersonal mußte bedeutend vermehrt werden. Insbesondere mußte den Lokalzügen, sobald sie stark belastet waren und auf weiten Strecken geführt wurden, wie den Zügen des allgemeinen Verkehrs neben dem Lokomotivführer und den Schaffnern ein besonderer Zugführer, ein Heizer und ein Wagenwärter beigegeben werden. So ist es gekommen, daß die Lokalzüge zum Theil mehr Personal erforderten, als die anderen Personenzüge. Endlich war mit der stets zunehmenden Dichtigkeit des Zugverkehrs die geringe Fahrgeschwindigkeit der Lokalzüge zusammen mit den vielen Halten zu einem Hemmiß für eine geordnete Durchführung des Gesamtbetriebes auf der betreffenden Strecke geworden, weil der einzelne Lokalizug die Strecke unverhältnißmäßig lang belegte.

Aus diesen Gründen hat die Verwaltung die Eingangs genannten Aenderungen an der Einrichtung der Lokalzüge auf den bezeichneten Zeitpunkt vorgenommen.

Auf den Haltepunkten ist der Verkauf auf Lokalzugsfahrkarten der betreffenden Strecke beschränkt und die Bedienung des Schalters daselbst in der Regel den Angehörigen des zunächst wohnenden Bahn- oder Schrankenwärters übertragen worden. Zur Entlastung der Schalter sind jedoch auf verschiedenen Stationen und Haltepunkten außerdem Automaten zum Lokalzugsfahrkartenverkauf aufgestellt, auch ist der letztere einzelnen geeigneten Wirtschaftsinhabern gegen entsprechende Vergütung überlassen worden; überdies werden mit den Lokalzugsfahrkarten für die Hinfahrt zugleich auch solche für die Rückfahrt und weiter Lokalizugskarten für 10 und 20 Fahrten ausgegeben.

Mit der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit ist in dem Maße vorgegangen worden, als es der Bestand an leistungsfähigen Lokomotiven und an Gepäckwagen (Schutzwagen), sowie die kurzen Strecken zwischen den einzelnen Haltepunkten gestatteten.

Das Ergebnis des Lokalzugsverkehrs vom Jahr 1901 ist in einer besonderen Nachweisung, nach Lokalizugstrecken getrennt, welche als Beilage 9 abgedruckt ist, niedergelegt."

Beilage 9.

Die Kommission hält die Aenderungen, welche hiernach in der Einrichtungen der Lokalzüge getroffen worden sind, und auf die schon in der auf Seite 63 des Berichts der Budgetkommission über das Eisenbahnbetriebsbudget vom letzten Landtag abgedruckten Regierungs-Erklärung hingewiesen worden ist, für zweckmäßig und hofft, daß sie zur Erhöhung der Betriebssicherheit, wie solche durch die starke Verkehrs-Dichtigkeit auf unseren Bahnen mitunter ungünstig beeinflusst wird, in wirksamer Weise beitragen werden. Wie im Uebrigen, was die Verkehrs-Dichtigkeit auf unseren Bahnen anbelangt, die Verhältnisse zur Zeit gestaltet sind, geht Beilage 10. aus der Beilage 10 hervor.

5. Auf eine Anfrage der Kommission, in welchem Stadium sich die Frage der Personentarifreform befinde und welches Ergebnis insbesondere die Verhandlungen der im Dezember v. J. in Stuttgart abgehaltenen Konferenz der Vertreter süddeutscher Eisenbahnverwaltungen in dieser Angelegenheit gehabt hätten, hat die Groß. Regierung erklärt:

„Im Anschluß an die früheren Verhandlungen behufs Erzielung eines gemeinsamen Vorgehens in der Frage der Reform der Personen- und Gepäcktarife hat am 19. Dezember v. J. in Stuttgart eine weitere Berathung stattgefunden, an der Vertreter der süddeutschen Staatsbahnen, der Reichsbahnen und des Reichs-Eisenbahn-Amtes sich betheiligt haben.

Die Erörterung erstreckte sich bei dieser Berathung auf folgende Punkte:

1. Einführung von ermäßigten einheitlichen Sätzen im Personentarif unter Beseitigung der Rückfahrkarten mit Preisermäßigung, sowie gewisser Ausnahmetarife.
2. Theilweise Aufhebung des Schnellzugs-Zuschlags.
3. Vereinfachung der Gepäckabfertigung und Verbilligung des Gepäcktarifs.
4. Regelung des Nah- und Vorort-Verkehrs.
5. Einheitliche Behandlung künftiger Tarifmaßnahmen seitens der einzelnen Bahnverwaltungen.

Die allgemeine Anschauung ging dahin, daß von solchen Tarifmaßnahmen, die einen, wenn auch nur vorübergehenden, erheblichen Einnahmeausfall zur Folge haben würden, zur Zeit bei der gegenwärtigen rückläufigen Bewegung der Eisenbahnerträge überhaupt Abstand genommen werden müsse, daß es aber auch nicht zweckmäßig erscheine, jetzt, wo das Ende des wirtschaftlichen Niedergangs und der sinkenden Einnahmen noch nicht voraussehen sei, sich schon für die Zukunft zu binden und auf bestimmte Tariffätze festzulegen, eine Verständigung über Punkt 1 somit auszusprechen und wirtschaftlich besseren Zeiten vorzubehalten sei.

Dagegen herrschte zu Punkt 2, theilweiser Wegfall des Schnellzugzuschlags, bei der Konferenz vorbehaltlich der Zustimmung der einzelnen betheiligten Regierungen, Uebereinstimmung darüber, daß dieser Schnellzugzuschlag in den überwiegend dem Verkehr im Inland und mit den Nachbarstaaten dienenden Schnellzügen bei einfacher wie bei Hin- und Rückfahrt allmählig in Wegfall zu kommen habe, dagegen in den D- und L-Zügen, sowie in den übrigen dem internationalen Verkehr dienenden Schnellzügen der Zuschlag auch fernerhin erhoben, für dessen Erhebung jedoch eine anderweitige Form, etwa die einer nach Entfernungszonen und Wagenklassen abgestuften Zusatztaxe (statt der jetzigen Platzkarte nebst Zuschlag) in Aussicht genommen werden solle.

Ueber Punkt 3 wurde in weitere Verhandlung nicht eingetreten wegen des engen Zusammenhangs dieser Frage mit Punkt 1, der eine einseitige Regelung nicht wohl möglich macht.

Punkt 4, nämlich Regelung des Vorort- und Nah-Verkehrs, der in Baden und Bayern in der Umgebung der größeren Städte schon eingeführt ist, war Württembergischerseits zur Berathung gebracht worden, weil die Württembergische Eisenbahnverwaltung die Frage erwogen hat, diesen Verkehr in einer von der in den Nachbarstaaten zur Zeit bestehenden Einrichtung einigermaßen abweichenden Weise zu regeln und auf diesem Wege nicht ohne Fühlung und Einvernehmen mit den Nachbarstaaten vorgehen wollte, gemäß dem in Punkt 5 enthaltenen Vorschlag, es möchten künftighin von den einzelnen Bahnverwaltungen Tarifmaßnahmen von allgemeiner und weitwirkender

Bedeutung nicht mehr einseitig, sondern erst nach vorgängiger Verständigung der Nachbarverwaltungen vorgenommen werden, welcher Vorschlag auch auf der Konferenz selbst allseitige Zustimmung und Annahme fand.“

Bei einem Zusammentritt Ihrer Kommission mit der Großh. Regierung hat letztere noch mündlich bemerkt, es müsse zugegeben werden, daß das unmittelbare Resultat der Konferenz nicht belangreich sei. Es sei aber auf der Konferenz der allseitige gute Wille zu Tag getreten, sobald wieder eine wirtschaftliche Erstarkung sich fühlbar mache, mit einer Tarifverbilligung vorzugehen. Dagegen habe völliges Einverständnis darüber geherrscht, daß eine Zeit wirtschaftlicher Depression, wie die gegenwärtige, für Tarifierabsetzungen nicht geeignet sei. Werde doch aller Borausicht nach eine erhebliche Tarifverbilligung zu einem vorübergehenden Einnahme-Ausfall führen, der erst in einigen Jahren wieder durch eine entsprechende Verkehrssteigerung seinen Ausgleich finden werde. Die Eisenbahnverwaltungen müßten aber Bedenken tragen, solche Ausfälle in einem Augenblick schaffen zu helfen, in dem in Folge der Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse die Einnahmen aus dem Verkehr überhaupt in rückläufiger Bewegung sich befänden. Punkt 5 der Abmachungen sei nicht etwa dahin zu verstehen, daß keine Verwaltung mehr von sich aus auf dem Gebiete des Tarifwesens Verbilligungen einzuführen berechtigt sein solle. Man habe sich vielmehr nur dahin geeinigt, daß künftighin einzelne Verwaltungen mit derartigen Maßnahmen nur dann noch vorgehen sollten, wenn sie vorher von ihren deßfalligen Absichten die anderen Verwaltungen verständigt hätten. Im Uebrigen werde man auch bei uns in Baden die Beseitigung des Zuschlags für die Benützung der nicht dem internationalen Verkehr dienenden Schnellzüge herbeiführen.

Ihre Kommission kann nur bedauern, daß hiernach die Stuttgarter Konferenz ein verhältnißmäßig geringes praktisches Ergebnis gezeitigt hat. Sie sieht, was die prinzipielle Seite der Sache anbelangt, nach wie vor auf dem Standpunkt, daß nicht nur eine Vereinfachung, sondern auch eine Verbilligung unserer Personentariife durchaus wünschenswerth ist und daß der Weg, welcher sich in dieser Richtung am meisten empfehlen würde, der wäre, daß die jetzt bei uns für die drei Wagenklassen bestehenden Kilometerheft-Sätze von 6, 4 und 2,5 Pfg. — und zwar, wenn irgend thunlich, mit der Maßgabe, daß der Satz für die dritte Klasse pro Kilometer von 2,5 auf 2 Pfg. herabgesetzt würde — verallgemeinert würden, so daß die dritte Klasse pro Kilometer von 2,5 auf 2 Pfg. herabgesetzt würde — verallgemeinert würden, so daß Jedermann, auch derjenige, welcher nicht in der Lage ist, die Kosten für ein Kilometerheft vorzuschießen, an der Preisvergünstigung Theil nehmen könnte. Selbstverständlich würden in diesem Fall die Kilometerhefte, wie auch die Retourbilleete in Wegfall kommen. Es deckt sich dieser Standpunkt, welchen die Budgetkommission bereits auf dem Landtage des Jahres 1898 eingenommen hat, inhaltlich im Wesentlichen mit dem Antrage, welcher in einem Ende des letzten Jahres von dem Abg. Hausmann erstatteten, das einschlägige Material übersichtlich zur Darstellung bringenden, aber bis jetzt noch nicht verhandelten Berichte der Tariffkommission der Württembergischen Kammer der Abgeordneten niedergelegt ist. Es gingen aber in der Kommission die Meinungen darüber auseinander, ob es verantwortet werden könne, die Großh. Regierung zu sofortiger Durchführung eines derartigen Vorschlags zu drängen. Während von einer Seite behauptet wurde, gerade in einer Zeit wirtschaftlichen Niedergangs sei mit Verkehrsverbilligungen vorzugehen, indem die dadurch eintretende Erleichterung des Verkehrs eine namhafte Steigerung desselben und damit eine raschere Ueberwindung der Krisis zur Folge haben werde, wurde von anderer Seite vor Experimenten auf diesem Gebiete, deren schließlicher Ausgang unsicher sei, unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnissen gewarnt und wenigstens noch für so lange Zuwarten empfohlen, bis sich wieder eine Besserung dieser Verhältnisse eingestellt haben und in Folge davon mit der Wahrscheinlichkeit zu rechnen sein werde, daß die in der Uebergangszeit zu erwartenden Ausfälle eine baldige Ausgleichung erfahren würden. In der Kommission gewann letztere Meinung die Oberhand. Man glaubte um so mehr noch einer kurzen Verschiebung weiterer Reformen das Wort reden zu dürfen, als wir auf diesem Gebiete in Baden gegenüber anderen Ländern durch einen gut und billig eingerichteten Nahverkehr (Lokal- und Arbeiterzugsverkehr) sowie durch die bewährte Institution des Kilometerheftes ohnehin schon bedeutende Fortschritte erzielt haben und als durch die unlängst erfolgte Einführung von Kilometerheften 3. Klasse für 500 km noch eine namhafte Verbesserung letzterwähnter Einrichtung eingetreten ist, wie denn auch die im verfloffenen Jahre erfolgte Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Retour-

billete von 10 Tagen auf 45 Tage einen erheblichen Fortschritt repräsentirt. Der Ansicht ist aber auch die Mehrheit der Kommission, daß, wenn wie zu hoffen steht, demnächst wieder bessere wirthschaftliche Verhältnisse Platz greifen, auf dem Seitens der Großh. Regierung durch Einführung der Kilometerhefte im Jahre 1895 mit so gutem Erfolge eingeschlagenen Wege der Personentaxireform weiter fortgeschritten werden und daß dies auch dann geschehen sollte, wenn unsere benachbarten Bahnverwaltungen wider Erwarten nicht zu bewegen wären, uns auf fraglichem Wege zu folgen.

6. Was die in der Kommission angeregte Frage anbelangt, ob nicht durch Gesetz gewisse allgemeine Grundsätze in Bezug auf die Tarife festgelegt werden sollten, wenigstens bezüglich der Höchstsätze dieser Tarife, so steht Ihre Kommission hier auf dem Standpunkt, welchen der Namens der Budgetkommission des letzten Landtags erstattete Uibel'sche Bericht (Drucksache Nr. 44 a vom Jahre 1900) einnimmt. Es geht dieser Standpunkt dahin, daß eine derartige Festlegung durch ein badisches Gesetz zwar als formell zulässig, aber als materiell weder nothwendig noch wünschenswerth erscheint, und zwar mit Rücksicht auf die Beziehungen unserer badischen Eisenbahnverwaltung zu dem Verband der deutschen, österreichischen und anderer Eisenbahnen, auf den zum Theil kaufmännisch-gewerblichen Betrieb auch der staatlichen Bahnunternehmungen, auf die Entwicklungsfähigkeit des gesammten Eisenbahnwesens und auf die speziell badischen Verhältnisse, welche ein Eingreifen der Gesetzgebung in das Verwaltungsgebiet der Eisenbahnen nicht erforderlich machen. Dabei verkennt die Kommission indeß die Bedeutung einer intensiveren Mitwirkung der Volksvertretung bei Festsetzung der Tarife, als ihr solche gegenwärtig bei Ausübung des Einnahmewilligungs-Rechts möglich ist, keineswegs und ersucht unter Bezugnahme auf das in dem Bericht der Budgetkommission der Zweiten Kammer auf dem 1898er Landtage auf Seite 34 Ausgeführte die Großh. Regierung wiederholt, in eine nähere Prüfung dieser Frage einzutreten und insbesondere auch jeweils bei Vorlage des Budgets der Verkehrsanstalten die seit dem letzten Landtage erfolgten Tarifänderungen den Landständen zur Kenntniß zu bringen.

Titel II. Güterverkehr.

§§ 7—14.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind für 1902 auf 43 502 000 *M.* und für 1903 auf 43 553 000 *M.* veranschlagt, während der seitherige Budgetsatz 42 098 000 *M.* betrug.

Es kommen hierunter namentlich die Einnahmen aus Frachtgutbeförderung in Betracht, die für jedes der beiden Budgetjahre mit 39 220 000 *M.* vorgesehen sind, welche Ziffer dem Rechnungsdurchschnitt entspricht. Allerdings hatte das 1900er Ergebnis 41 019 766 *M.* betragen. Wie auf Seite 25 des Budgets angegeben ist, wurde aber diese Zahl nicht eingestellt, weil der inzwischen eingetretene wirthschaftliche Rückgang in den ersten 5 Monaten des Jahres 1901 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres eine Mindereinnahme von rund 10 Prozent zur Folge hatte. Leider hat dieser Rückgang auch im zweiten Theile des Jahres 1901 angehalten, indem, wie uns die Großh. Regierung mitgetheilt hat, die Einnahmen aus der Beförderung von Frachtgut für das ganze Jahr 1901 nach vorläufiger Ermittlung nur 37 684 437 *M.* ausgemacht haben, so daß eine namhafte Besserung der einschlägigen Verhältnisse eintreten muß, wenn in diesem Jahre auch nur der Budgetsatz erreicht werden soll.

1. Die Kommission hat hier an die Großh. Regierung die Frage gestellt, ob nicht die Versorgung von größeren Städten, wie Mannheim und Karlsruhe, mit Milch dadurch gefördert werden könne, daß auf bedeutendere Entfernungen hin im Sommer besondere Milchtransportwagen mit Eiskühlung eingestellt würden. Die Antwort der Großh. Regierung besagt:

„Die Förderung der Milchversorgung der größeren Städte des Großherzogthums ist bei der Wichtigkeit, welche diesem Verbrauchsgegenstand für die Volksernährung zukommt, der Gegenstand fortwährender Aufmerksamkeit der Eisenbahnverwaltung. Die Zufuhr nach den größeren Verbrauchsplätzen ist wesentlich erleichtert worden durch die am 1. April 1899 in Kraft getretenen einheitlichen Transportbestimmungen im Verkehr mit den Nachbarbahnen, insbesondere aber durch die auf den gleichen Zeitpunkt eingeführte erhebliche Verbilligung der Fracht. Dadurch ist schon jetzt der Verkehr auf größere Entfernungen ausgedehnt worden, wodurch sich die Bezugsgebiete erweitern konnten.

Die größeren badischen Städte beziehen zur Zeit den Milchbedarf nicht allein aus der näheren badischen Umgebung, sondern auch — zum Theil auf beträchtliche Entfernungen — aus Württemberg, der Pfalz, Elsaß-Lothringen und dem Großherzogthum Hessen. Die Verkehrszunahme hat seit längerer Zeit schon die Einstellung besonderer Milchkurswagen in die Züge nothwendig gemacht. In welchem Umfange gegenwärtig Milchkurswagen verkehren, ist aus der Anlage ersichtlich.

Beilage 11.

Ein Bedürfniß zur Einstellung von Milchkurswagen mit Kühlvorrichtungen hat sich nach den bisherigen Erfahrungen nicht geltend gemacht. Für die Milchsendungen sind in thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Lieferanten, wie auch der Abnehmer (Milchhändler) vorzugsweise die in den Früh- und Abendstunden verkehrenden Züge gewählt worden. Wo es nach Lage der Verhältnisse nöthig und angängig erschien, sind während der heißen Jahreszeit Züge mit größerer Fahrgeschwindigkeit, welche für die Milchbeförderung allgemein nicht zugelassen sind, ausnahmsweise für einzelne Sendungen freigegeben worden. Dahinzielende Wünsche sollen, soweit nicht betriebsdienstliche Gründe entgegenstehen, auch fernerhin möglichst berücksichtigt werden. Die Gefahr, daß die Milch während der Beförderung im Sommer nothleidet, erscheint daher gering.

Sollten übrigens die beteiligten Genossenschaften oder landwirthschaftlichen Konsumvereine beabsichtigen, eigene Wagen mit Kühlvorrichtungen, wie solche beispielsweise von den größeren Bierbrauereien verwendet werden, zu beschaffen, so würde es keinem Anstande begegnen, diese Wagen an Stelle von Milchkurswagen zum Gebrauch in den badischen Wagenpark einzureihen.

Die Verwaltung selbst ist nicht in der Lage, besondere Milchtransportwagen mit Kühlvorrichtungen anzuschaffen. Die Einrichtung solcher Wagen, die Unterhaltung und Bedienung der Kühlvorrichtungen würde erhebliche Mehrkosten verursachen, deren Aufwendung bei den niederen Beförderungspreisen für Milch und aus dem Grunde, weil die Kühlvorrichtungen solcher Wagen nur einen kleinen Theil des Jahres in Betrieb, sonst aber unbenützt wären, nicht wirthschaftlich sein würde. Die Beschaffung des Eises würde namentlich auf kleineren Stationen, von wo die Wagen morgens abgehen müssen, auf große Schwierigkeiten stoßen. Auch hätte die Einstellung solcher Wagen zur Milchbeförderung die sichere Folge, daß für die Beförderung von Fleisch, Gemüse, Butter und ähnlichen Waaren die gleichen Anforderungen gestellt würden."

2. Mit Bezug auf die im Eisenbahnbetriebsbericht der Budgetkommission für 1898 und 1899 auf Seite 38 und 39 niedergelegten Auskünfte der Großh. Regierung in Betreff der Steinkohlenfrachten hat die Kommission um eine nähere Auskunft über den jetzigen Stand der Sache, insbesondere auch darüber gebeten, ob sich inzwischen Württemberg dem badischen Vorgehen angeschlossen, worauf die Großh. Regierung erklärte:

"Der Ausnahmetarif für die vom Wasserumschlag in den Rheinhäfen herrührenden Steinkohlen vom 1. Januar 1898 war ursprünglich auf Steinkohlen deutscher Herkunft beschränkt. Mit Wirkung vom 10. März 1900 wurde diese Beschränkung aufgehoben, weil es sich bei der damals herrschenden Kohlenknappheit empfahl, den Bezug von englischen und belgischen Steinkohlen über die Rheinhäfen zu den für die deutschen Kohlen gültigen Frachtfäßen zu ermöglichen.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1901 wurde der Ausnahmetarif auf Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt, ausgedehnt. Hiedurch sollte die Beförderung der aus dem niederrheinischen Becken bei Bonn stammenden Braunkohlen und Braunkohlenkokes mit Umschlag in den Rheinhäfen erleichtert werden.

Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung hat den Antrag, den Ausnahmetarif auf den Verkehr mit Württemberg zu erstrecken, wiederholt und letztmals im Dezember 1897 abgelehnt."

Titel III. Für Ueberlassung von Bahnanlagen und Leistungen für Dritte.

§§ 15 – 21.

Seitheriger Budgetsatz: 1 226 200 M.

Budgetsatz für jedes der beiden Budgetjahre: 1 517 000 M.

1. Die Erhöhung hängt hauptsächlich damit zusammen, daß § 16 (Vergütung fremder Bahnverwaltungen oder Besitzer von Anschlußgleisen u. s. w. für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, für Dienstleistungen von Beamten sowie für Wahrnehmung des Dienstes in fremden oder gemeinschaftlichen Verkehren) mit 1 040 000 *M.* für jedes der beiden Budgetjahre eingestellt ist, während der seitherige Budgetsatz 757 400 *M.* betrug. Der Budgetsatz setzt sich zusammen, wie folgt:

Main-Neckar-Bahn.		
1. Bewachung und Unterhaltung der gemeinschaftlichen Strecke Heidelberg—Friedrichsfeld	35 000 <i>M.</i>	Nach dem Durchschnitt für 1899/1900.
2. Dienstbeforgung in Heidelberg	120 000 "	
3. Bahnhof Schwetzingen	22 400 "	Nach dem 1900er Ergebnis.
4. Führung von Transit-Nachweisungen in Mannheim und Heidelberg	5 600 "	} Aerialbeträge.
5. Für Dienstleistungen der Bahnhofarbeiter in Mannheim	2 578 "	
Preussisch-hessische Staatsbahn.		
Bahnhof in Mannheim	390 000 <i>M.</i>	Mit dem 1. Januar 1900 ist der neue Vertrag in Kraft getreten. Die Abrechnung für 1900 ist noch nicht fertiggestellt; voraussichtlich wird deren Ergebnis etwa 390 000 <i>M.</i> betragen (im Jahr 1899 nach den früheren Vertragsverhältnissen 267 135 <i>M.</i>).
Bahnhof Eberbach	38 400 "	1900 = 38 440 <i>M.</i>
Bayerische Staatsbahn.		
Bahnhof Wertheim, Dienstbeforgung	19 300 <i>M.</i>	Nach dem Durchschnitt 1899/1900.
Pfälzische Bahnen.		
Beaufsichtigung des Unterbaues der Mannheimer Rheinbrücke	400 <i>M.</i>	Wie bisher.
Württembergische Staatsbahnen.		
Bretten, Dienstbeforgung	68 000 <i>M.</i>	Nach dem 1899er Ergebnis.
Osterburken, Dienstbeforgung	19 400 "	Nach dem Durchschnitt 1899/1900.
Pforzheim, Dienstbeforgung	900 "	Beforgung des württembergischen Güterdienstes 1900 668 <i>M.</i> Mitbenutzung des Arbeiterwartejaals 226 <i>M.</i> 894 <i>M.</i>
(Im Uebrigen Wetttschlag gegen Mühlacker.)		
Pfullendorf, Dienstbeforgung	12 200 "	Nach dem 1899er Ergebnis.
Schiltach, Dienstbeforgung	12 400 "	Durchschnitt 1899/1900.
Eppingen, Dienstbeforgung	17 000 "	Nach 1898 (1900 noch nicht fertiggestellt, 1899 war außergewöhnlich hoch).
Zimmendingen, Dienstbeforgung	35 800 "	Durchschnitt 1899/1900.
Uebertrag	799 378 "	

Uebertrag	799 378 M.	
Baseler Verbindungsbahn.		
Fahrdienst	21 800 M.	Nach dem Ergebnis für 1900.
Schweizerische Nordostbahn.		
Bahnhof Konstanz	93 900 M.	Desgl.
Bahnhof Singen	38 900 "	Desgl.
Bahnhof Waldshut	1 424 "	Averfalbetrag.
Rheinbrücke bei Koblenz	25 600 "	Wegen der vorgesehenen Verstärkung der Konstruktion der Rheinbrücke und Anlage eines Fußgängersteigs.
Todtnauer Lokalbahn.		
Mitbenützung des Bahnhofs Zell i. W.	1 000 M.	Averfalbetrag.
Bregthalbahn.		
Mitbenützung des Bahnhofs Donaueschingen und Bahngeld für die Strecke Donaueschingen — Hüfingen	9 800 M.	Nach dem 1900er Ergebnis, da sich zur Zeit noch nicht näher übersehen läßt, wie sich die Vergütung nach Inbetriebnahme der Strecke Neustadt—Donaueschingen stellen wird.
Verschiedene Verwaltungen.		
Verschiedene Leistungen kleineren Umfangs, als Nachbringen verspäteter Anschlußzüge für direkte Schaffnerkurse u. dgl.	14 698 M.	Nach dem 1900er Ergebnis.
Gleisanschlüsse und Industriegleise.		
Gleisanschlüsse, Ausführung von Arbeitszügen und Probefahrten, Kranken- und Altersversicherungsbeiträge u. dgl.	33 500 M.	Desgl.
	1 040 000 M.	

2. In der Erläuterung zu § 18 (Vergütung für die in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten) ist angegeben, man habe den Rechnungsdurchschnitt nach Kürzung des 1900er Ergebnisses um einen aus besonderer Ursache hier verrechneten Betrag von 458 000 M. eingestellt. Nach den von uns gemachten Erhebungen besteht diese besondere Ursache in der Auflösung des Werkstätteetats mit Ende 1899.

Die diesem Etat gehörigen Materialien hatten einen Werth von etwa 458 000 M., welcher, da die Materialien an die Betriebsverwaltung übergingen, in der 1900er Betriebsrechnung unter § 25 verausgabt wurde. Da aber, als diese Behandlung erfolgte, die 1899er Werkstätterechnung, welcher eigentlich der fragliche Betrag zu gut kam, schon abgeschlossen war, geschah die Vereinnahmung in der 1900er Betriebsrechnung auf § 18.

Titel IV. Für Ueberlassung von Betriebsmitteln.

§§ 22 und 23.

Seitheriger Budgetsatz:	2 030 000 M.
Budgetsatz für jedes der beiden Budgetjahre:	1 974 000 M.
und	

Titel V. Erträge von Veräußerungen.

§§ 24 und 25.

Seitheriger Budgetsatz: 3 044 100 *M.*Budgetsatz für jedes der beiden Budgetjahre: 2 526 000 *M.*

geben uns zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß.

Titel VI. Verschiedenes.

§§ 26—31.

Seitheriger Budgetsatz: 1 212 500 *M.*Budgetsatz für jedes der beiden Budgetjahre: 1 337 700 *M.*

Nach einer Mittheilung der Großh. Regierung wurde der Budgetsatz bei § 27 (Pacht- und Miethzinse sowie wirtschaftliche Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken) in Höhe von 1 003 700 *M.* für jedes der beiden Budgetjahre berechnet, wie folgt:

§ 27 a.

An gesetzlichen Miethzinsen für im Dienstwohnungsetat der Eisenbahnverwaltung vorgesehene Dienstwohnungen kommt zur Vereinnahmung:

für Wohnungen in		Anzahl der Wohnungen	Miethsatz <i>M.</i>	Betrag des Miethzinses im Ganzen <i>M.</i>
Dienstklasse	Ortsklasse			
In staatlichen und in gemietheten Gebäuden.				
II	I	1	760	760
III	I	22	620	13 640
III	II	11	410	4 510
III	III	9	330	2 970
IV	I	41	480	19 680
IV	II	20	360	7 200
IV	III	17	260	4 420
IV	IV	16	180	2 880
V	I	134	350	46 900
V	II	35	260	9 100
V	III	72	200	14 400
V	IV	145	150	21 750
VI	I	23	250	5 750
VI	II	8	180	1 440
VI	III	15	140	2 100
VI	IV	132	100	13 200
			Summe . . .	170 700

Davon sind wegen Freistehens und wegen möglicher Zutheilung von Dienstwohnungen an Beamte niederer Dienst- und Ortsklasse 4% in Abzug zu bringen mit etwa . . .

6 828

Rest-Budgetsatz § 27 a . . . 163 872

§ 27 b.

An gesetzlichen Miethzinsen für an die Großh. Zollverwaltung überlassene Dienstwohnungen in eisenbahneigenen Gebäuden, welche im Dienstwohnungsetat der Zollverwaltung nachgewiesen werden, kommt zur Vereinnahmung:

Dienstklasse.	Ortsklasse.	Anzahl der Wohnungen.	Miethsatz M.	Betrag des Miethzinses in Ganzen. M.
Stand vom Jahr 1901:				
III	I	1	620	620
IV	I	1	480	480
IV	II	1	360	360
V	II	1	260	260
V	IV	1	150	150
VI	I	26	250	6 500
VI	II	1	180	180
VI	IV	3	100	300
Summe . . .				8 850

Davon ab aus dem bei § 27a angegebenen Grunde		
4 ^o / _o mit etwa		350
Rest-Budgetsatz § 27b		8 500

§ 27 c.

Im Jahre 1900 wurden vereinnahmt aus fortlaufenden Miethzinsen:

für mit eisenbahneigenen Möbeln ausgerüstete sogenannte Gehilfenzimmer	4 304 M.
für an etatmäßige und nichtetatmäßige Eisenbahnbeamte vermiethete Miethwohnungen	3 851 "
für an Eisenbahnarbeiter u. auf Verträge überlassene Miethwohnungen	19 271 "
zusammen	27 426 M.

Letzterer Betrag kann auch als Grundlage für den Budgetsatz 1902/03 angenommen werden unter Zuschlag eines Mehrbetrags für zugehende neue Wohnungen von etwa

	574 "
Somit Budget § 27 c	28 000 "

§ 27 d.

Die fortlaufenden Miethzinse für an fremde Personen überlassene Miethwohnungen haben im Jahre 1900 betragen

	14 050 "
Da wesentliche Aenderungen bei diesen Vermietungen nicht eintreten werden, kann angenommen werden als Budgetsatz für jedes der beiden Jahre 1902/03 der runde Betrag von	14 100 "

§ 27 e.

Die von der Reichspostverwaltung für Benützung ganzer eisenbahneigener Gebäude und einzelner Räume in Bahnhof- u. Gebäuden zu zahlende Miete beträgt nach dem Stande vom 1. Juli 1901 jährlich

	39 555 "
dazu Miethzins von der Württembergischen Postverwaltung	50 "
" " " " Militärverwaltung	30 "
" " " " Miethzinse für an Beamte der Domänen- und Zollverwaltung überlassene Miethwohnungen	420 "
zusammen	40 055 M.
Budgetsatz rund	40 000 "

§ 27 f.

An Miethzinsen für Lagerplätze und Lagerhallen sind im Jahre 1900 vereinnahmt worden:

1. Einmalige Zahlungen	41 M.
2. Fortlaufende Miethzinse für Lagerplätze, Wersthallen und dergl. in Mannheim	359 028 "
3. Fortlaufende Miethzinse für Lagerplätze auf den übrigen Stationen	46 521 "
Summe der Miethzinse	405 590 M.

Für 1902/03 kommen hinzu:

Fortlaufende Miethzinse für zwei Getreidespeicher im Mannheim, seit 1901 in Betrieb	65 793 M.
" " für Lagerplätze zur Erbauung von Werst- und Lagerhallen in Mannheim	8 192 "
" " für Lagerplätze und Wersthallen in Kehl	23 229 "
zusammen	502 804 M.

Für die Jahre 1902/03 wird als Budgetsatz angenommen 504 000 "

§ 27 g.

Krahnenmiethz, Ergebnis von 1900 (9 660) rund 10 000 "

§ 27 h.

Die Bahnhofwirthschaften werfen nach dem Stande der Verträge vom Monat Juli 1901 einen Miethzins ab von 194 643 "
Budgetsatz rund 194 700 "

§ 27 i.

Die Einnahmen an Pacht- und Miethzinsen für Ueberlassung von Gebäuden und Gebäudetheilen zu andern als Wohnzwecken, aus Grundstücken, Erlös aus Gras zc. haben betragen:

1898 =	34 640 M.
1899 =	36 928 "
1900 =	38 332 "

Summe 109 900 M.

Rechnungsdurchschnitt 36 633 "

Budgetsatz und 36 630 "

§ 27 k.

Die bezüglichen Einnahmen aus dem Eigenthum der Privatbahnen betragen:

im Jahre 1898 =	3 287 M.
1899 =	4 031 "
1900 =	4 464 "

Summe 11 782 M.

Rechnungsdurchschnitt 3 927 "

Budgetsatz rund 3 920 "

Bezüglich des Voranschlags

2. Der Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung

(Seite 30 des Budgets)

zu welchem wir hinsichtlich des Gehalts-Etats Seite 54, hinsichtlich des Wohnungsgeld-Etats S. 70 und hinsichtlich der Anforderung von Dienstwohnungen Seite 74 des Budgets zu vergleichen bitten, und bezüglich

3. Des Anttheils am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn

wozu der Voranschlag der Main-Neckar-Eisenbahn für 1902 und 1903 auf Seite 75 fg. des Budgets und der Gehalts-Etat dieser Bahn auf Seite 56 fg. des Budgets verglichen werden wollen,

geht der Antrag der Kommission ebenfalls auf Genehmigung.

Die Kommission hat die ...
 2. der ...
 ...

3. der ...
 ...

...
 ...

...
 ...

...
 ...

...

Vergleichung

der

Ausgaben

der

Eisenbahnbetriebsverwaltung

in den Jahren 1899 und 1900

mit den

Gesamteinnahmen.

	1899 M.	In Prozenten von a) Einnahme	In Prozenten von b) Ausgabe	1900 M.	In Prozenten von a) Einnahme	In Prozenten von b) Ausgabe
a) Einnahme	70 658 903			78 046 109		
b) Ausgabe	46 002 247	65,10		60 506 406	77,53*)	
Einnahmeüberschuß	24 656 656	34,90		17 539 703	22,47	
Verwaltungsaufwand nach Titelsummen:						
I. Gehalt und Wohnungsgeld der etatmäßigen Beamten	8 381 260	11,86	18,22	9 062 734	11,61	14,98
II. Andere ständige persönliche Ausgaben und Löhne	8 103 635	11,47	17,62	8 896 449	11,40	14,70
III. Tagegelde, Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge	3 612 980	5,11	7,85	4 045 334	5,18	6,69
IV. Für Wohlfahrtszwecke	1 622 521	2,30	3,53	2 055 450	2,64	3,40
Gesamter Verwaltungsaufwand	21 720 396	30,74	47,22	24 059 967	30,83	39,77
V. Für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien	5 916 190	8,37	12,86	9 498 230	12,17	15,70
VI. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	7 700 685	10,90	16,74	14 750 914	18,90	24,38
VII. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen	6 925 010	9,80	15,05	8 160 619	10,46	13,48
VIII. Für Benützung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten	861 409	1,22	1,87	888 142	1,14	1,47
IX. Für Benützung fremder Betriebsmittel	2 543 190	3,60	5,53	2 656 810	3,40	4,39
X. Verschiedene Ausgaben	335 367	0,47	0,73	491 724	0,63	0,81
b) Ausgabe	46 002 247	65,10	100,00	60 506 406	77,53	100,00

*) Bei Berücksichtigung des auf Seite 64 und 65 des Jahresberichts über die Staatseisenbahnen und Bodenseedampfschiffahrt für 1900 Bemerkten ermäßigt sich obiger Prozentsatz auf 72,02.

Beilage 2.

Nachweisung

über

die Verwendung des im Betriebs-Budget 1902/1903 anverlangten Personales in den einzelnen Dienstzweigen.

Ge- sammt- Zahl	Amtsstellen-Art	A All- gemeine Ver- waltung	B Bahnver- waltung (einschl. Bauver- waltung)	C Äußerer Bahnhofs- Dienst	D Expe- ditions- Dienst	E Zugbe- gleitungs- Dienst	F Zugbeför- derungs- Dienst	Werk- stätte- Dienst
A. Statmäßiges Personal.								
1	Generaldirektor	1	—	—	—	—	—	—
4	Abteilungs-Vorstände	4	—	—	—	—	—	—
18	Kollegialmitglieder	17	—	1	—	—	—	—
1	Vorstand der Eisenbahnhauptkasse	1	—	—	—	—	—	—
23	Bahnbauinspektoren	—	23	—	—	—	—	—
6	Maschineninspektoren	—	—	—	—	—	6	—
5	Vorstände der Centralanstalten .	4	—	—	—	—	—	1
24	Centralinspektoren	24	—	—	—	—	—	—
12	Betriebsinspektoren	—	—	12	—	—	—	—
2	Wissenschaftlich gebildete Beamte der Generaldirektion	2	—	—	—	—	—	—
24	Techniker als zweite Beamte bei Centralanstalten und technischen Bezirksstellen	7	12	—	—	—	4	1
2	Hauptkassen-Verwalter Geh. Kl. I	2	—	—	—	—	—	—
1	Hauptmagazinsverwalter Geh. Kl. I	1	—	—	—	—	—	—
12	Bahnverwalter Geh. Kl. I	—	—	12	—	—	—	—
2	Güterverwalter Geh. Kl. I	—	—	—	2	—	—	—
8	Bureau-Vorsteher	7	—	—	—	—	—	1
3	Eisenbahningenieure Geh. Kl. I . .	1	2	—	—	—	—	—
3	Eisenbahnarchitekten Geh. Kl. I . .	—	3	—	—	—	—	—
1	Zahlmeister	1	—	—	—	—	—	—
36	Bahnverwalter Geh. Kl. II	—	—	36	—	—	—	—
9	Güterverwalter Geh. Kl. II	—	—	—	9	—	—	—
11	Eisenbahningenieure Geh. Kl. II . .	2	5	—	—	—	4	—
1	Eisenbahnarchitekt Geh. Kl. II . . .	—	1	—	—	—	—	—
89	Sekretäre, Revisoren und andere Bureaubeamte gleicher Stellung	89	—	—	—	—	—	—
5	Registrieren	5	—	—	—	—	—	—
1	Expeditoren	1	—	—	—	—	—	1
9	Oberbuchhalter	8	—	—	—	—	—	—
1	Vermessungsrevisor	—	1	—	—	—	—	—
5	Betriebskontrolleure	—	—	5	—	—	—	—
13	Zeichner Geh. Kl. I	6	6	—	—	—	—	1
34	Stationskontrolleure	—	—	34	—	—	—	—
7	Telegraphenkontrolleure	—	—	7	—	—	—	—
4	Trigonometer	—	4	—	—	—	—	12
12	Werkstätte-Vorsteher	—	—	—	—	—	—	—
91	Stationsverwalter	—	—	91	—	—	—	—
29	Güterexpeditoren	—	—	—	29	—	—	—
6	Obertelegraphisten	—	—	6	—	—	—	—
134	Betriebssekretäre	133	—	—	—	—	—	1
94	Betriebsassistenten	—	—	94	—	—	—	—
3	Registraturassistenten	3	—	—	—	—	—	—
2	Expedituraassistenten	2	—	—	—	—	—	—
748	Uebertrag	321	57	298	40	—	14	18

Ge- samt- Zahl	Amtsstellen-Art	A All- gemeine Ver- waltung	B Bahnver- waltung (einschl. Bauver- waltung)	C Äußerer Bahnhofs Dienst	D Expe- ditions- Dienst	E Zugbe- gleitungs- Dienst	F Zugbeför- derungs- Dienst	Ver- fähr- Dienst
748	Uebertrag	321	57	298	40	—	14	18
355	Expeditionsassistenten	—	—	24	331	—	—	—
37	Technische Assistenten	11	18	—	—	—	6	2
16	Hochbauassistenten	—	16	—	—	—	—	—
1	Hauptmagazinsmeister	1	—	—	—	—	—	—
1	Material- und Hausverwalter	1	—	—	—	—	—	1
22	Zeichner	16	5	—	—	—	—	6
6	Werkmeister	—	—	10	—	—	—	—
10	Filialmagazinsmeister	—	—	3	—	—	—	46
49	Werkführer	—	—	—	—	—	—	—
97	Bahnmeister	—	97	—	—	—	—	—
12	Telegraphenmeister	—	12	—	—	—	—	—
70	Stationsmeister	—	—	70	—	—	—	—
625	Lokomotivführer	—	—	—	—	—	625	—
159	Zugmeister	4	—	—	—	155	—	—
29	Expeditions- und Telegraphen- Gehilfinnen	—	—	18	11	—	—	—
1	Vorsteher der Billetdruckerei	1	—	—	—	—	—	—
49	Stations-Vorsteher	—	—	49	—	—	—	—
3	Maschinisten	—	—	3	—	—	—	—
150	Bureauassistenten	59	31	6	47	—	5	2
31	Kanzleiassistenten	26	3	2	—	—	—	—
5	Billetdrucker	5	—	—	—	—	—	—
11	Magazinsaufseher	11	—	3	—	—	—	27
30	Rechnungsführer	—	—	—	80	—	—	—
80	Stationsaufseher	—	—	—	—	275	—	—
275	Oberschaffner	—	—	46	—	—	—	—
46	Wagenrevidenten	—	—	—	—	—	—	—
13	Kanzleidiener	13	—	—	—	—	—	—
2	Kassendiener	2	—	—	—	—	—	—
590	Lokomotivheizer	—	—	—	—	—	590	—
1	Heizer im Generaldirektions-Ge- bäude	1	—	—	—	—	—	—
315	Wagenwärter	—	—	—	—	315	—	—
36	Pförtner	—	—	36	—	—	—	—
56	Bureaudiener	3	16	27	4	—	5	1
300	Schaffner	—	—	—	—	300	—	—
973	Weichenwärter	—	—	973	—	—	—	—
693	Bahnwärter	—	693	—	—	—	—	—
5897	Statmäßiges Personal	475	948	1 568	513	1 045	1 245	103

Gesamtzahl	Amtsstellen-Art	A Allgemeine Verwaltung	B Bahnverwaltung (einschl. Bauverwaltung)	C Äußerer Bahnhofs Dienst	D Expeditions- Dienst	E Zugbe- gleitungs- Dienst	F Zugbeför- derungs- Dienst	Werk- stätte- Dienst
B. Nichtetatmäßiges Personal.								
11	Hilfszeichner	11	—	—	—	—	—	—
17	Billetdruckereihilfen	17	—	—	—	—	—	—
82	Kanzlei- und Rechnungsgehilfen der Central-Verwaltung	82	—	—	—	—	—	—
102	Kanzlei-, Schreib- und Zeichen-Ge- hilfen der Bezirksbeamten	—	60	13	1	—	28	—
18	Kanzlei- und Rechnungsgehilfen bei Werkstätten	—	—	—	—	—	—	18
642	Expeditions- und Telegraphen- Gehilfen	—	—	6	636	—	—	—
75	Expeditions- und Telegraphen- Gehilfinnen	—	—	44	31	—	—	—
250	Bureaugehilfen	—	—	5	245	—	—	—
14	Bahnmeister	—	14	—	—	—	—	—
6	Telegraphenmeister	—	6	—	—	—	—	—
350	Bahnwärter	—	106	—	—	—	—	—
350	Weichenwärter	—	—	244	—	—	—	—
220	Schaffner	—	—	—	—	220	—	—
115	Wagenwärter	—	—	—	—	115	—	—
360	Locomotivheizer	—	—	—	—	—	360	—
30	Technische Gehilfen	—	30	—	—	—	—	—
16	Werkführer	—	—	—	—	—	—	16
2308	Nichtetatmäßiges Personal	110	216	312	913	335	388	34

Zusammenstellung

der

im Eisenbahnbetriebsbudget für 1902/1903 vorgesehenen Verschiebungen einzelner
 Amtsstellen in höhere Tarifabteilungen unter Berücksichtigung ihres finanziellen
 Effektes.

Art der Anstellungen, für welche durch Kreisbeschl. eine Besetzung vorgegeben ist.	Zahl der durch Aufschüben neu geforderten Stellen	Das Aufschüben erfolgt aus der Taxirückstellung	Durch die Einstellung in die höhere Anstellungsstelle entsteht ein Mehraufwand für 1902 (ab 1. VII.)					
			Gehalt	Nebengehalt		Wohnungsgeld	Zusammen	
				hinzu-tretend	weg-fallend			
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ		
Kollegialmitglieder	C 2	1	D 3	150	—	—	—	—
Feldverwalter II	E 3	2	F 5	100	—	—	—	100
Stationkontroleure	F 5	10	G 3	500	—	—	280*	780
	F 5	1	G 5	50	—	100	65	15
Zehner (Obst. I)	F 5	7	H 1	350	—	—	425	775
Stationverwalter	G 3	1	J 4	175	—	—	25*	200
Technische Assistenten	H 1	1	H 3	—	—	—	—	—
Zehner II	H 2	2	J 6	50	—	100	100	50
Zugweiser	H 8	10	K 1	250	—	—	470	720
Stationsoberführer	J 4	3	K 1	375	—	—	—	375
		38		2000	—	200	1365	3015

Durch die Einstellung in die höhere Anstellungsstelle entsteht ein Mehraufwand für 1902					Bemerkungen
Gehalt	Nebengehalt		Wohnungsgeld	Zusammen	
	hinzu-tretend	weg-fallend			
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
300	—	—	—	—	
600	—	—	—	600	
2240	—	—	560*	2800	
100	—	200	130	30	
1170	—	—	850	2020	
350	—	—	50*	400	
50	—	—	—	50	
300	—	300	200	300	
530	—	—	340	1470	
750	—	—	—	750	
6390	—	400	2700	9490	

* Ein ständischer Mehraufwand entsteht hier nicht, da die betreffenden Theorien (Zehner von Dienstwohnungen) sich aus bei höheren Wohnungsgeld nach gleich höherer Stellung zu prüfen haben.

No. der Karte	Name der Karte	Maaßstab	Fläche		Länge		Breite	Höhe
			Quadrat- Meilen	Quadrat- Kilometer	Meilen	Kilometer		
1	1. Karte	1:100,000	100	260	100	100	100	100
2	2. Karte	1:200,000	50	130	50	50	50	50
3	3. Karte	1:500,000	10	26	10	10	10	10
4	4. Karte	1:1,000,000	2.5	6.5	2.5	2.5	2.5	2.5
5	5. Karte	1:2,000,000	0.6	1.6	0.6	0.6	0.6	0.6
6	6. Karte	1:5,000,000	0.1	0.26	0.1	0.1	0.1	0.1
7	7. Karte	1:10,000,000	0.025	0.065	0.025	0.025	0.025	0.025
8	8. Karte	1:20,000,000	0.006	0.016	0.006	0.006	0.006	0.006
9	9. Karte	1:50,000,000	0.001	0.0026	0.001	0.001	0.001	0.001
10	10. Karte	1:100,000,000	0.00025	0.00065	0.00025	0.00025	0.00025	0.00025

Vergleichende Darstellung

über

die planmäßige Dauer des täglichen Dienstes des Personals

in den Jahren

1897—1900.

Jahr	Anzahl der in der Klasse beschäftigten Personen	Personen in Spalte 2 unterzeichneten			
		1. bis 8 Stunden	über 8 bis 10 Stunden	über 10 bis 12 Stunden	über 12 bis 13 Stunden
		Personen			
1897	12 918 100,00	1 025 7,00	1 942 15,00	5 281 40,00	964 7,00
1898	13 891 100,00	1 176 8,00	2 168 15,00	5 963 42,00	1 021 7,00
1899	14 831 100,00	1 404 9,00	2 344 15,00	6 767 45,00	1 141 7,00
1900	16 734 100,00	1 629 9,00	3 207 19,00	7 696 45,00	1 280 7,00

Personen haben eine Dienstzeit					Gesamtsamz.
über 13 bis 14 Stunden	über 14 bis 15 Stunden	über 15 bis 16 Stunden	über 16 bis 17 Stunden	über 17 bis 18 Stunden	
645 4,00	1 008 7,00	1 272 9,00	342 2,00	439 3,00	Ober: Anzahl der Personen Unten: in Prozenten.
917 6,00	1 380 9,00	754 5,00	221 1,00	291 2,00	
983 6,00	1 316 8,00	709 4,00	66 0,00	101 0,00	
1 129 6,00	1 076 6,00	657 3,00	21 0,00	38 0,00	

No. der Bücher	Titel	Verlag			
		Ort	Jahr	Verlagshaus	Verlagshaus
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

Vergleichende Darstellung

über

die planmäßigen Ruhetage des Personals

in den Jahren

1897—1900.

I.	II.	III.	IV.	V.
Jahr	Anzahl der Beamten u. i. w.	Gesamtzahl der Dienstleistungen von mindestens 15 jähriger Dauer im Laufe eines Kalendermonats	Von den Dienstleistungen in Spalte 3 enthalten auf Sonntage	Von bez. Beamten $\frac{1}{4}$ Ruhetag (mindestens 18 Stunden zusammenhängende dienstfreie Zeit)
1897	9976 100,00	31 419 314,00	17 500 175,00	171 1,00
1898	10 948 100,00	35 871 327,00	20 194 181,00	280 2,00
1899	11 581 100,00	39 012 336,00	21 644 186,00	66 0,00
1900	12 022 100,00	41 718 346,00	24 096 199,00	— —

u. j. w. in Spalte 2 erhalten monatlich:				III.
1 Ruhetag	1 $\frac{1}{4}$ Ruhetage	2 Ruhetage	mehr als 2 Ruhetage	Bemerkungen
1 371 13,00	750 7,00	2 906 29,00	4 775 47,00	Oben: Anzahl der Personen Unten: in Prozenten
1 055 9,00	506 5,00	1 482 14,00	5 329 50,00	
1 129 10,00	605 6,00	1 671 16,00	6 040 57,00	
1 033 9,00	450 4,00	1 825 18,00	7 009 67,00	

Beilage 6.

Eisenbahnunfälle in den Jahren 1900 und 1901.

A. Art und Ursache der Unfälle	Anzahl der Unfälle		Zahl der verunglückten Personen (Unter „getödtet“ sind sämtliche innerhalb 24 Std. gestorbene.)												Material- schaden	
	zusammen	davon auf	Reisende		Bahn- beamte u. Hilfsarb.		Bahn- arbeiter		Post- beamte im Dienst		Fremde Personen		durch Selbst- mord			
			freier Bahn- Stations- tionen	ge- tödtet ver- letzt	ge- tödtet ver- letzt	ge- tödtet ver- letzt	ge- tödtet ver- letzt	ge- tödtet ver- letzt	ge- tödtet ver- letzt	ge- tödtet ver- letzt						
I. Entgleisungen durch:																
a. Unterbrechung und sonstige Hindernisse auf der Bahn	2															
b. Falsche Stellung der Weichen	13															
c. Unrichtige Handhabung des Zugdienstes	1															
d. Mängel an Oberbau	3															
e. Achsbrüche	2															
f. Sonstige Mängel an Fahrzeugen	1															
g. Sonstige Ursachen	15															
	37	7	30	3	18	—	4	1	1	—	—	—	—	—	119 227 M 44 ♂	
				*	*										* Darunter Unfall bei Hegne: 57 019 M 48 ♂	
II. Zusammenstöße durch:																
a. Falsche Anordnungen des Stationspersonals	13															
b. Falsche Weichenstellung	1															
c. Nichtbeachtung der Signale	6															
d. Zu schnelles Einfahren in die Bahnhöfe	2															
e. Unvorsichtiges Rangiren oder falsche Aufstellung von Fahrzeugen	7															
	29	2	27	5	187	2	7	—	6	—	2	1	—	—	71 671 M 79 ♂	
				*	*										* Darunter Unfall bei Heidelberg: 11 960 M 35 ♂	
III. Sonstige Unfälle durch:																
a. Ueberfahren von Fuhrwerken	17														10 060 M 33 ♂	
b. Andere Ereignisse, sofern Personen getödtet oder verletzt worden sind	208															
	225	54	171	7	12	15	33	31	76	1	2	16	27	13	1	
Summe	291	63	228	15	217	17	44	32	83	1	4	17	27	13	1	200 959 M 56 ♂

Im Ganzen auschl. der Selbstmörder getödtet 82, verletzt 375 Personen.

* Bei dem Unfall bei Hegne wurden getödtet 3 Reisende und verletzt 18 Reisende.
* " " " " Heidelberg " " 5 " " " " 179 "

Eisenbahnunfälle in den Jahren 1900 und 1901.

Beilage 7.

B. Ursache der Verunglückungen der unter A bezeichneten Personen	Zahl der verunglückten Personen (Unter „getödtet“ sind sämtliche innerhalb 24 Std. gestorbene.)										
	Reisende		Bahn- beamte und Bahnarbeit.		Postbeamte im Dienst		Fremde Personen		Im Ganzen aus- schließlich der Selbstmörder		
	ge- tödtet	ver- legt	ge- tödtet	ver- legt	ge- tödtet	ver- legt	ge- tödtet	ver- legt	ge- tödtet	ver- legt	auf
I. Reisende.											
a. Unverschuldet durch Unfälle der Züge wäh- rend der Fahrt und sonstige Betriebsunfälle	9	207									
b. In Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Be- nützen, Besteigen und Verlassen der Züge	6	10									
II. Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst.											
a. Durch Unfälle der Züge während der Fahrt			1	18							
b. Durch Unvorsichtigkeit beim Besteigen und Verlassen der Fahrzeuge oder während der Fahrt			10	25							
c. Beim Wagenschieben und Rangiren			4	12							
d. Beim An- und Abkuppeln			2	12							
e. Durch unzeitigen Aufenthalt auf den Gleisen, namentlich beim Ueberdrehen derselben .			31	37							
f. Durch sonstige unvorsichtige Handhabung des Dienstes			1	23							
III. Post-, Steuer- u. Beamte im Dienst.											
a. Unverschuldet durch Unfälle der Züge . .					—	4					
b. In Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Be- steigen und Verlassen der Züge oder beim Betreten der Bahn					1	—					
IV. Fremde Personen.											
a. Unverschuldet durch falsche Handhabung der Begeübergangsschranken u. s. w.							2	13			
b. In Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Be- treten der Bahn							15	14			
c. Durch Selbstmord							(13)	(1)			
	15	217	49	127	1	4	30	28	82	375	457

Gleichnisse in den Jahren 1800 und 1801

I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse		IV. Klasse	
Art	Stückzahl	Art	Stückzahl	Art	Stückzahl	Art	Stückzahl
1.	1. ...	...	1. ...	...	1. ...	...
2.	2. ...	...	2. ...	...	2. ...	...
3.	3. ...	...	3. ...	...	3. ...	...
4.	4. ...	...	4. ...	...	4. ...	...
5.	5. ...	...	5. ...	...	5. ...	...
6.	6. ...	...	6. ...	...	6. ...	...
7.	7. ...	...	7. ...	...	7. ...	...
8.	8. ...	...	8. ...	...	8. ...	...
9.	9. ...	...	9. ...	...	9. ...	...
10.	10. ...	...	10. ...	...	10. ...	...
11.	11. ...	...	11. ...	...	11. ...	...
12.	12. ...	...	12. ...	...	12. ...	...
13.	13. ...	...	13. ...	...	13. ...	...
14.	14. ...	...	14. ...	...	14. ...	...
15.	15. ...	...	15. ...	...	15. ...	...
16.	16. ...	...	16. ...	...	16. ...	...
17.	17. ...	...	17. ...	...	17. ...	...
18.	18. ...	...	18. ...	...	18. ...	...
19.	19. ...	...	19. ...	...	19. ...	...
20.	20. ...	...	20. ...	...	20. ...	...
21.	21. ...	...	21. ...	...	21. ...	...
22.	22. ...	...	22. ...	...	22. ...	...
23.	23. ...	...	23. ...	...	23. ...	...
24.	24. ...	...	24. ...	...	24. ...	...
25.	25. ...	...	25. ...	...	25. ...	...
26.	26. ...	...	26. ...	...	26. ...	...
27.	27. ...	...	27. ...	...	27. ...	...
28.	28. ...	...	28. ...	...	28. ...	...
29.	29. ...	...	29. ...	...	29. ...	...
30.	30. ...	...	30. ...	...	30. ...	...
31.	31. ...	...	31. ...	...	31. ...	...
32.	32. ...	...	32. ...	...	32. ...	...
33.	33. ...	...	33. ...	...	33. ...	...
34.	34. ...	...	34. ...	...	34. ...	...
35.	35. ...	...	35. ...	...	35. ...	...
36.	36. ...	...	36. ...	...	36. ...	...
37.	37. ...	...	37. ...	...	37. ...	...
38.	38. ...	...	38. ...	...	38. ...	...
39.	39. ...	...	39. ...	...	39. ...	...
40.	40. ...	...	40. ...	...	40. ...	...
41.	41. ...	...	41. ...	...	41. ...	...
42.	42. ...	...	42. ...	...	42. ...	...
43.	43. ...	...	43. ...	...	43. ...	...
44.	44. ...	...	44. ...	...	44. ...	...
45.	45. ...	...	45. ...	...	45. ...	...
46.	46. ...	...	46. ...	...	46. ...	...
47.	47. ...	...	47. ...	...	47. ...	...
48.	48. ...	...	48. ...	...	48. ...	...
49.	49. ...	...	49. ...	...	49. ...	...
50.	50. ...	...	50. ...	...	50. ...	...
51.	51. ...	...	51. ...	...	51. ...	...
52.	52. ...	...	52. ...	...	52. ...	...
53.	53. ...	...	53. ...	...	53. ...	...
54.	54. ...	...	54. ...	...	54. ...	...
55.	55. ...	...	55. ...	...	55. ...	...
56.	56. ...	...	56. ...	...	56. ...	...
57.	57. ...	...	57. ...	...	57. ...	...
58.	58. ...	...	58. ...	...	58. ...	...
59.	59. ...	...	59. ...	...	59. ...	...
60.	60. ...	...	60. ...	...	60. ...	...
61.	61. ...	...	61. ...	...	61. ...	...
62.	62. ...	...	62. ...	...	62. ...	...
63.	63. ...	...	63. ...	...	63. ...	...
64.	64. ...	...	64. ...	...	64. ...	...
65.	65. ...	...	65. ...	...	65. ...	...
66.	66. ...	...	66. ...	...	66. ...	...
67.	67. ...	...	67. ...	...	67. ...	...
68.	68. ...	...	68. ...	...	68. ...	...
69.	69. ...	...	69. ...	...	69. ...	...
70.	70. ...	...	70. ...	...	70. ...	...
71.	71. ...	...	71. ...	...	71. ...	...
72.	72. ...	...	72. ...	...	72. ...	...
73.	73. ...	...	73. ...	...	73. ...	...
74.	74. ...	...	74. ...	...	74. ...	...
75.	75. ...	...	75. ...	...	75. ...	...
76.	76. ...	...	76. ...	...	76. ...	...
77.	77. ...	...	77. ...	...	77. ...	...
78.	78. ...	...	78. ...	...	78. ...	...
79.	79. ...	...	79. ...	...	79. ...	...
80.	80. ...	...	80. ...	...	80. ...	...
81.	81. ...	...	81. ...	...	81. ...	...
82.	82. ...	...	82. ...	...	82. ...	...
83.	83. ...	...	83. ...	...	83. ...	...
84.	84. ...	...	84. ...	...	84. ...	...
85.	85. ...	...	85. ...	...	85. ...	...
86.	86. ...	...	86. ...	...	86. ...	...
87.	87. ...	...	87. ...	...	87. ...	...
88.	88. ...	...	88. ...	...	88. ...	...
89.	89. ...	...	89. ...	...	89. ...	...
90.	90. ...	...	90. ...	...	90. ...	...
91.	91. ...	...	91. ...	...	91. ...	...
92.	92. ...	...	92. ...	...	92. ...	...
93.	93. ...	...	93. ...	...	93. ...	...
94.	94. ...	...	94. ...	...	94. ...	...
95.	95. ...	...	95. ...	...	95. ...	...
96.	96. ...	...	96. ...	...	96. ...	...
97.	97. ...	...	97. ...	...	97. ...	...
98.	98. ...	...	98. ...	...	98. ...	...
99.	99. ...	...	99. ...	...	99. ...	...
100.	100. ...	...	100. ...	...	100. ...	...

Nachweisung

des Kilometerheftverkehrs in den Jahren 1900 und 1901 und Zusammenstellung für die Jahre 1895/1901.

1900.

Monate	Anzahl der ausgegebenen Hefte				Dafür erhobene Beträge			
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	zusammen	I. Kl. 60 M.	II. Kl. 40 M.	III. Kl. 25 M.	zusammen M.

I. Ausgegeben bei den badischen Stationen.

Januar	46	2 138	7 445	9 629	2 760	85 520	186 125	274 405
Februar	48	1 944	6 868	8 860	2 880	77 760	171 700	252 340
März	54	2 374	8 911	11 339	3 240	94 960	222 775	320 975
April	111	3 017	12 280	15 408	6 660	120 680	307 000	434 340
Mai	104	3 110	12 095	15 309	6 240	124 400	302 375	433 015
Juni	116	3 420	14 584	18 120	6 960	136 800	364 600	508 360
Juli	97	3 240	13 731	17 068	5 820	129 600	343 275	478 695
August	84	3 384	16 510	19 978	5 040	135 360	412 750	553 150
September	98	3 032	13 850	16 980	5 880	121 280	346 250	473 410
Oktober	79	2 850	12 237	15 166	4 740	114 000	305 925	424 665
November	69	2 231	9 106	11 406	4 140	89 240	227 650	321 030
Dezember	62	2 230	9 076	11 368	3 720	89 200	226 900	319 820
Summe I.	968	32 970	136 693	170 631	58 080	1 318 800	3 417 325	4 794 205

II. Ausgegeben bei den Main-Neckarbahnstationen Frankfurt, Darmstadt, Bensheim, Weinheim und Ladenburg.

Januar	—	67	106	173	—	2 680	2 650	5 330
Februar	2	34	62	98	120	1 360	1 550	3 030
März	—	67	108	175	—	2 680	2 700	5 380
April	3	100	184	287	180	4 000	4 600	8 780
Mai	3	76	144	223	180	3 040	3 600	6 820
Juni	6	152	262	420	360	6 080	6 550	12 990
Juli	7	190	360	557	420	7 600	9 000	17 020
August	8	127	266	401	480	5 080	6 650	12 210
September	3	95	171	269	180	3 800	4 275	8 255
Oktober	3	58	180	241	180	2 320	4 500	7 000
November	1	46	117	164	60	1 840	2 925	4 825
Dezember	1	54	102	157	60	2 160	2 550	4 770
Summe II.	37	1 066	2 062	3 165	2 220	42 640	51 550	96 410
zusammen	1 005	34 036	138 755	173 796	60 300	1 361 440	3 468 875	4 890 615
in Prozenten	0,58	19,58	79,84	100,00	1,25	27,84	70,93	100,00
Verglichen mit 1899	962	32 975	123 732	157 669	57 720	1 319 000	3 093 300	4 470 020
in Prozenten	0,61	20,91	78,48	100,00	1,29	29,51	69,20	100,00
1900 mehr	43	1 061	15 023	16 127	2 580	42 440	375 575	420 595
in Prozenten	4,47	3,22	12,14	10,25	4,47	3,22	12,14	9,41

Monat	Anzahl der ausgegebenen Feste				Zusammen
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl. zu 1000 km	III. Kl. zu 500 km	
I. Ausgegeben bei den					
Januar	97	2 173	8 099	—	10 369
Februar	43	1 884	7 348	—	9 275
März	73	2 496	10 603	—	13 162
April	84	3 158	13 304	—	16 546
Mai	132	3 611	16 256	39	20 038
Juni	98	3 021	6 842	18 263	28 224
Juli	132	3 496	7 824	19 530	30 982
August	86	3 511	9 113	24 283	36 993
September	86	3 065	6 857	20 774	30 722
Oktober	75	2 881	5 988	19 296	28 240
November	56	2 446	4 610	15 168	22 280
Dezember	59	2 242	4 090	15 936	22 327
Zusammen I.	951	33 874	100 944	133 297	269 076

II. Ausgegeben bei den Stationen Zurtauungen und

—	5	31	88	124
---	---	----	----	-----

III. Ausgegeben bei den Rhein-Karlsruher Stationen Frankfurt.

	39	1 142	1 756	1 940	1 883
Zusammen	1 000	35 021	192 731	135 331	274 080
Die halben Feste zu 500 km als ganze mit 1000 km gerechnet gibt	—	—	+ 67 665 ₂	—	67 665 ₂
Jahressumme 1901 in Prozenten	1 000	35 021	170 396 ₂	135 331	206 417 ₂
	0 ₂	16 ₂	82 ₂	—	100 ₂
Verglichen mit 1900 in Prozenten	1 005	34 036	138 755	—	173 796
	0 ₂	10 ₂	79 ₂	—	100 ₂
im Jahre 1901 mehr	—	985	31 641 ₂	—	32 621 ₂
weniger	5	—	—	—	18 ₂
in Prozenten	0 ₂	2 ₂	22 ₂	—	—

Dafür erhaltene Beträge					Monat
I. Kl. 60 M	II. Kl. 40 M	III. Kl. 25 M	III. Kl. 12 M 50 J	Zusammen M	

beliebigen Stationen.

2 220	86 920	202 475	—	291 615	Januar
2 550	75 360	183 700	—	261 610	Februar
4 380	99 440	265 075	—	368 895	März
5 040	126 320	332 600	—	463 960	April
7 920	146 440	406 650	487 50	561 497 50	Mai
5 850	120 540	171 050	228 312 50	526 652 50	Juni
7 920	136 240	195 600	244 200	583 960	Juli
5 100	140 440	227 825	303 537 50	676 902 50	August
5 100	120 200	171 425	259 675	556 400	September
4 500	115 240	149 700	241 200	519 640	Oktober
3 360	97 840	115 250	129 600	406 050	November
3 540	89 680	102 250	199 200	394 670	Dezember
57 660	1 354 960	2 523 600	1 666 212 50	5 602 432 50	Zusammen I.

Bahnhof der Bergbahn seit Juli 1901.

—	200	775	1 100	2 075
---	-----	-----	-------	-------

Fernfahrt, Bensheim, Heinsheim, Lehenberg.

	2 340	45 680	43 900	24 325	116 245	
60 000	1 400 840	2 568 275	1 601 637 50	5 720 752 50	Zusammen	
—	—	1 601 637 50	—	—	Die halben Feste zu 500 km als ganze mit 1000 km gerechnet gibt	
60 000	1 400 840	4 259 912 50	5 720 752 50	Jahressumme 1901 in Prozenten		
1 ₂	24 ₂	74 ₂	100 ₂			
60 300	1 361 440	3 468 875	4 890 615	Verglichen mit 1900 in Prozenten		
1 ₂	27 ₂	79 ₂	100 ₂			
—	39 400	791 037 50	830 137 50	im Jahr 1901 mehr		
0 ₂	2 ₂	22 ₂	16 ₂	weniger		
				in Prozenten		

Berechnungen bei gleicher Summe 1901/1900. 1. Teilspalte

Zusammenstellung des Kilometerhefteverkehrs seit deren Einführung.

Jahr	Anzahl der ausgegebenen Hefte				Dafür erhobene Beträge				Dervon ab Rabatt und sonstige Verabreichungen M.	Bergütung von 1 M. für zurückgelieferte, ungenützte Kilometerhefte M.	Reineinnahmen M.
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Zu- sammen.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Zusammen			
	zu 1000 km				60 M.	40 M.	25 M.	M.			
1895 seit Mai	465	20 676	51 653	72 794	27 900	827 040	1 291 325	2 146 265	304563	—	1 841 702
1896 . .	639	20 726	65 717	87 082	38 340	829 040	1 642 925	2 510 305	6 119	31 115	2 473 071
1897 . .	761	27 691	90 102	118 554	45 660	1 107 640	2 252 550	3 405 850	1 683	94 023	3 310 144
1898 . .	857	29 859	107 557	138 273	51 420	1 194 360	2 688 925	3 934 705	3 182	116 640	3 814 883
1899 . .	962	32 975	123 732	157 669	57 720	1 319 000	3 093 300	4 470 020	nicht festgesetzt	135 497	4 334 523
1900 . .	1 005	34 036	138 755	173 796	60 300	1 361 440	3 468 875	4 890 615	1 560	nicht festgesetzt	4 889 055
1901 . .	1 000	35 021	102 731	274 083	60 000	1 400 840	2 568 275	5 720 752,5			
Zu 500 km	—	—	135 331		—	—	1 691 637,5				

Beilage 9.

Nachweisung des Lokalzugsverkehrs nach Beförderung und Einnahme.
1901.

Bahnstrecken in beiden Richtungen zusammen	Reisende Anzahl	Einnahme M	Traglasten Anzahl	Einnahme M	Gesamtt- einnahme M
1. Mannheim—Waghäusel . .	1 172 282	176 357	1 174	117	176 474
2. Heidelberg—Neckargemünd— Medesheim	476 255	70 463	715	72	70 535
3. Heidelberg—Wiesloch . .	234 023	35 374	270	27	35 401
4. Karlsruhe Hauptbahnhof— Graben—Neudorf	108 503	22 570	228	23	22 593
5. Freiburg—Kiesel	498 934	90 308	702	70	90 378
6. Freiburg—Heitersheim . .	428 765	77 724	807	81	77 805
7. Sfringen—Basel u. Basel— Schopfheim	726 585	117 487	2 866	287	117 774
Summe der Beförderung . .	3 645 347	590 283	6 762	677	590 960
„ „ Einnahme					
Ergebnisse von 1900:	3 691 654	601 812	10 009	1 003	602 815
Abnahme im Jahr 1901:	46 307	11 529	3 247	326	11 855

Beilage 10.

Die in Beilage 11 des Kommissionsberichts für die Jahre 1900 und 1901 enthaltene Nachweisung über die Dichtigkeit der dem Personenverkehr dienenden Züge betrifft das Rechnungsjahr 1898, welches bei den einzelnen deutschen Staatsbahnverwaltungen

das Kalenderjahr,

bei andern dagegen die Zeit vom

1. April 1898 bis 31. März 1899

umfaßt.

Eine gleiche Nachweisung für das Rechnungsjahr 1899 folgt unten.

Für das Rechnungsjahr 1900 konnten die bezüglichen Angaben nur für die badische Staatseisenbahnverwaltung nachgetragen werden, weil bezüglich der übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen die unumgänglich notwendige Grundlage hiezu, nämlich die vom Reichs-Eisenbahnamt gefertigte Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1900 voraussichtlich erst gegen Ende Februar l. J. erscheinen wird.

Nachweisung

der bei den nachverzeichneten Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1899 (Kalenderjahr 1899, bezw. Zeit vom 1. April 1899 bis 31. März 1900) auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr zurückgelegten Zugskilometer.

D. J.	Bezeichnung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebs- länge km	Jahrplanmäßige Zugskilometer				Verhält- nisszahlen der Dichtigkeit der Züge	Zahl der täglich dem Personen- verkehr dienenden Züge
			in Schnell- Zügen	in Personen- Zügen	in Gem.	in dem Personen- verkehr dienenden Zügen überhaupt		
			auf 1 km					
1	Reichseisenbahnen	1 762	1 662	4 641	403	6 706	115,1	18,3
2	Militäreisenbahn	71	612	2 318	102	3 032	52,0	8,3
3	Vereinigte Preuß. u. Hess. Staats- eisenbahnen	29 346	1 041	3 581	1 053	5 675	97,4	15,5
4	Bayerische Staatseisenbahnen .	5 476	1 225	4 203	157	5 585	95,8	15,3
5	Sächsische Staatseisenbahnen .	2 534	1 071	5 321	874	7 266	124,7	19,9
6	Württembergische Staatseisen- bahnen	1 721	1 544	3 776	412	5 732	98,4	15,7
7	Badische Staatseisenbahnen . .	1 518	1 870	5 812	350	8 032	137,9	22,0
8	Main-Neckar-Eisenbahn	118	5 156	9 283	363	14 802	254,0	40,6
9	Mecklenburg-Friedr. Franz. Eisenb.	1 083	405	2 268	792	3 465	59,5	9,5
10	Oldenb. Staatseisenbahnen . .	526	69	3 305	781	4 155	71,3	11,4
	Deutsche Staatseisenbahnen überhaupt	44 155	1 121	3 862	844	5 827	100,0	16,0
	1900							
7	Badische Staatseisenbahnen . .	1 532	2 093	6 093	327	8 513	—	23,08

Uebersicht

über den Lauf der Milchkurswagen.

Stationirungsort	Zug Nr.	Sinweg Strecke	Zug Nr.	Rückweg Strecke
Mannheim	132	Neckarelz—Meckesheim	125	Mannheim—Meckesheim
	120	Meckesheim—Mannheim	135	Meckesheim—Neckarelz
Mannheim ein Wagen .	120	Jagstfeld—Mannheim	123	Mannheim—Jagstfeld
	126	Jagstfeld—Mannheim	113	Mannheim—Heidelberg
Mannheim ein Wagen .	100	Heidelberg—Mannheim	127	Heidelberg—Jagstfeld
	128	Jagstfeld—Mannheim	125	Mannheim—Jagstfeld
Bretten ein Wagen . .	50 W	Bretten—Bruchsal	601	Mannheim—Heidelberg (leer)
	82	Bruchsal—Heidelberg	601	Mannheim—Bruchsal
Bretten ein Wagen . .	118	Heidelberg—Mannheim	765	Bruchsal—Bretten
	62 W	Bretten—Bruchsal	69	Mannheim—Bruchsal
Bretten ein Wagen . .	60	Bruchsal—Mannheim	829	Bruchsal—Bretten
	762	Bretten—Bruchsal	602	Karlsruhe—Bruchsal
Bretten ein Wagen . .	397	Bruchsal—Karlsruhe	41 W	Bruchsal—Bretten
	Col. 3. VI	Hockenheim—Mannheim	Col. 3. III	Mannheim—Hockenheim (leer)
Mannheim	Col. 3. XXXVIII	Schwezingen—Mannheim	Col. 3. XXV	Mannheim—Schwezingen
	255	Pforzheim—Karlsruhe	262	Karlsruhe—Pforzheim
Karlsruhe I. Tag . . .	86	Rastatt—Karlsruhe (im October und April)	65	Karlsruhe—Rastatt
	82	Rastatt—Karlsruhe (vom 1. Nov. bis 21. März)	181	Karlsruhe—Rastatt
Karlsruhe II. Tag . .	184	Rastatt—Karlsruhe	242	Karlsruhe—Heilbronn
Karlsruhe III. Tag . .	243	Heilbronn—Karlsruhe	244	Karlsruhe—Heilbronn
	249	Heilbronn—Karlsruhe	604	Karlsruhe—Bruchsal
Karlsruhe IV. Tag . .	241	Bretten—Karlsruhe	649	Bruchsal—Bretten
	65	Bruchsal—Karlsruhe	62	Karlsruhe—Bruchsal
Karlsruhe IV. Tag . .	192	Rastatt—Karlsruhe	187	Karlsruhe—Rastatt

Stationirungsort	Zug Nr.	Hinweg Strecke	Zug Nr.	Rückweg Strecke
Freiburg ein Wagen .	53	Riegel H.B.-Freiburg Hptbhf.	X	Freiburg Hptbhf.-Riegel H.B.
	65	Riegel H.B.-Freiburg Hptbhf.	XVIII	Freiburg Hptbhf.-Riegel H.B.
Freiburg	IV a	Heitersheim—Freiburg	III a	Freiburg—Heitersheim
	XII a	Heitersheim—Freiburg	Werktag ^s VII a	Freiburg—Heitersheim
			Sonntag ^s VII b	
	452	Neustadt—Freiburg	457	Freiburg—Neustadt
462	Neustadt—Freiburg	467	Freiburg—Neustadt	
602	Krozingen—Freiburg Hptbhf.	691	Freiburg Hptbhf.—Krozingen	
Bruchsal-Hilsbach-Menzinger Nebenbahn . .	397	Bruchsal—Karlsruhe	602	Karlsruhe—Bruchsal