

Abonnement: für Berlin vierteljährlich 6 M 75 P, für das deutsche Reich und ganz Österreich 9 M incl. der Postbeförderungsgebühren. Bestellungen nehmen an die Expedition, W. (S), Mohrenstraße 59, und sämtliche Postanstalten.

National-Zeitung.

Inserate. — Die Preiskarte: Morgen-Ausgabe 4-gelapten 40 A. Colonne resp. deren Theile 800 M. u. f. w. Abend-Ausgabe 3-gelapten 60 A. — Reklame 3-gelapten 1. M 50 A. — Colonne 450 M. u. f. w.

Preussischer Landtag.

Abgeordnetenhaus.

14. Sitzung vom 5. Februar.

11 Uhr. Am Ministertische: Maybach u. A.

Die zweite Beratung des Eisenbahnetats wird fortgesetzt. **Abg. von Wedell-Malschow** (kons.): Die Reueisenbahnen meines politischen Freundes Graf Kanitz veranlassen mich das Wort zu nehmen, um ihm in einigen Punkten entgegenzutreten. Er hat die ständische Petition um Entschädigung der Tarife für Getreide dem Minister empfohlen, und sich dabei auf mich berufen, wie ich aber erklären muß, mit Unrecht. Wenn er dann die Thätigkeit des Landesparlamentarismus bewirkt hat, so hätte er doch erlärnt machen müssen, daß dessen Wirken nutzlos gewesen ist. Daß der Landesparlamentarismus das allgemeine Interesse des einzelnen Landbesitzers stellt, ist doch wohl durchaus berechtigt. Die bisherige Debatte ist ja sehr reichhaltig verlaufen, und daß selbst die Opposition so milde auftritt, beweist, daß das Staatsbahnsystem sich bewährt hat. Ich hoffe, in einigen Jahren werden auch die Preussischen Freunde der Staatsbahnen sein. Der Abg. Ratorp hat gestern beantragt, den Bericht des Landesparlamentarismus an eine Kommission zu verweisen. Ich habe im Namen meiner Fraktion zu erklären, daß wir von einer solchen Ueberweisung in diesem Jahre Abstand nehmen zu können glauben, und daß wir dagegen beantragen, den Bericht durch unsere Beschlüsse für erledigt zu erklären.

Der Abg. Ratorp hat inzwischen seinen gestern bereits angekündigten Antrag dahin formuliert, den Bericht über die Verhandlungen des Landesparlamentarismus und über die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnen an eine besondere Kommission von 14 Mitgliedern zu verweisen.

Abg. v. Meyer (Konservative): Was ich vorzubringen habe, sind Tatsachen. Wenn ich von Arnswalde nach Berlin fahren will, erhalte ich ein Billet auf fünf Tage, aber von Berlin nach Arnswalde giebt es solche Retourbillets nur bis Stettin auf drei und von dort nach Arnswalde auf zwei Tage. Das ist eine Bevorzugung der Arnswalder, eine Benachteiligung der Berliner. Es ist aber zugleich auch ein Schaden für die Arnswalder Gegend, denn die Berliner werden verhindert, die Civilisation nach Arnswalde zu tragen (Heiterkeit); es kommen doch sonst viele Berliner Schützen in unsere Gegend, und das ist gut, wenn sie auch anderen Schützen für einen Reibstoch halten. (Große Heiterkeit.) Auch bringen die Berliner die neuen Berliner Moden nach Arnswalde. (Heiterkeit.) Nechtlich liegen die Verhältnisse bezüglich des Verkehrs zwischen Frankfurt und Arnswalde. Ich bitte also hierin um Abhilfe. Schließlich möchte ich noch die Eisenbahnverwaltung erwähnen, darauf hinzuwirken, daß die Reichspost zu den Kosten des Transports der Poststücke auf den Eisenbahnen stärker herangezogen werde.

Geh. Rath Meck: Was die Anfertigung des Herrn Abg. von Meyer bezüglich des Verkehrs zwischen Frankfurt und Arnswalde betrifft, so weiß ich nicht, ob er seine Wünsche schon bei der künftigen Behörde zur Geltung gebracht hat. Nach meiner Auffassung scheint das nicht der Fall zu sein. Ich möchte ihn daher bitten, seine Wünsche erst an die künftige Eisenbahndirektion zu stellen, als die zuständige Behörde zu richten. Dasselbe gilt von dem Verkehr zwischen Arnswalde und Berlin. Wenn für diesen Verkehr Billets mit längerer Gültigkeitsdauer ausgegeben werden, so war dafür die Erwägung der hier in Berlin in Frage kommenden mannigfachen Interessen maßgebend. Man war der Meinung, daß es für die Eisenbahnverwaltung ist, mit Rücksicht auf ihre Geschäfte gerade in Berlin etwas längere Zeit auszuweisen zu sein, und diese Einrichtung hat auch vielen Beifall gefunden.

Abg. Bachem (Centr.): Ich sehe in den Erfahrungen des Kommissions eine Fortsetzung der auch sonst beliebten Wasserpolypolitik. Es scheint, als wolle man die Leute schließlich nach Berlin ziehen. Eine Beschwerde habe ich auch vorzubringen, nämlich darüber, daß die Fernzüge, die auf der Stadtbahn kommen, am Zoologischen Garten halten. Es werden dadurch die Passagiere zu Gunsten der sehr wenigen Leute, die dort anfragen, aufgehoben. — Auf die prinzipielle Diskussion des Staatsbahnsystems will ich gleichfalls nicht eingehen. Es ist das auch zu spät und zugleich zu früh, denn einerseits ist die Verstaatlichung durchgeführt, andererseits müssen wir ihre Resultate erst noch einige Zeit abwarten. Jedenfalls konnte die Verstaatlichung, wenn sie einmal vorgenommen wurde, in gar keine besseren und geschickteren Hände gelegt werden als die des gegenwärtigen Ministers. Das die in letzter Zeit so zahlreich eingetragenen Eisenbahnunfälle vielfach auf Ueberbürdung der Beamten zurückzuführen sind, glaube ich, ist richtig. Das „Reinhardt'sche Wochenblatt“ hat einen Unfall mit ganz bestimmten Angaben auf solche Ueberbürdung zurückgeführt, indem die betreffenden Beamten bis zu 19 Stunden Dienst hätten. Ich möchte wohl erfahren, welche Ergebnisse die bezüglichen Untersuchungen gehabt haben. Was die Verbesserung der Gehälter der Eisenbahnbeamten betrifft, so möchte ich, daß deren Klagen vielfach übertrieben sind; sie sollten doch nicht vergessen, daß sie besser gestellt sind, wie sonst die entsprechenden Schichten der Bevölkerung. Eine allgemeine Verbesserung der Beamtengehälter können wir bei der jetzigen Finanzlage des Staates unmöglich vornehmen, wenn wir auch in einzelnen Fällen berechtigten Wünschen entsprechen können. Aber gegen die Petitionen der Beamten braucht man doch nicht so empfindlich zu sein und vorzugehen, wie es geschieht; ich habe sogar gehört, daß das der Minister in der Kommission sehr erregt gegen diese Petitionen ausgesprochen habe. Zu Ueberdies bitte ich Sie, denjenigen Antrag an beachten, welchen ich mit dem Abg. Berger betreffend die Eisenbahntariffreirung gestellt habe. — Ferner bedauere ich schließlich, daß die Eisenbahnverwaltung durch ihre Tarifpolitik die Konkurrenz der großen auswärtigen Bahnen gegenüber den kleineren einseitig zu sehr befördert, und daß in einzelnen Fällen das Bier durch Verzögerung des Transports leide.

Geh. Rath Meck: Für die möglichst schnelle Beförderung von Bier und ähnlichen Gegenständen bestehen gewisse Vorschriften, wobei es den Direktionen allerdings zur Beurtheilung überlassen wird, wie weit der sonstige Betrieb solcher Beförderung nicht entgegensteht. So viel ich unterrichtet bin, wird darnach auch auf der erwähnten rheinisch-westfälischen Bahn gehandelt. Sollte die Voraussetzung nicht zutreffen, so wird auch hier die Direktion etwaige Beschwerden zu unteruchen haben.

Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach: Aus der Statistik anderer deutschen Bahnen gegenüber unseren Verhältnissen ergibt sich, daß die Unfälle bei uns verhältnismäßig gering sind. Ich lege auf diese Statistik um so mehr Werth, als sie im Ganzen auf gleichen Grundlagen beruht, und ich kann Ihnen die beruhigende Versicherung geben, daß nach dieser Statistik sich die Zahl der Unfälle von Jahr zu Jahr vermindert hat. Während wir im Jahre 1880/81 auf 1 km. Bahnlänge noch 0,035 Unfälle hatten, haben wir 1885/86 nur 0,020 zu registriert. Auf 1 Million Lokomotivkilometer haben sich die Unfälle vermindert von 3,47 auf 1,73, auf 1 Million Wagenkilometer von 0,12 auf 0,06. Bei den übrigen deutschen Eisenbahnen finden wir nur bei einigen ungefähr gleiche Resultate, bei anderen ist die Zahl der Unfälle umgekehrt größer, obgleich auch da ein Rückgang stattgefunden hat. Ich habe daher gestern ausgeführt, daß jeder besondere Unfall ein besonderes Studium erfordert, es ist möglich, daß die Ursachen des Unfalls für die Zukunft zu beseitigen, ob der Unfall lediglich zufällig ist oder auf die Fahlschuld eines Beamten, und ob ihn dieser anzurechnen ist, oder ob durch allgemeine Maßregeln, die wir treffen, die Sicherheit auf unseren Bahnen noch mehr vervollkommen werden kann. In dieser Beziehung kann ich die Versicherung geben, daß durch die verschiedenen Einrichtungen, wie z. B. die Centralweichenstellungen und andere die Sicherung unserer Bahnen fortgeschritten.

Die Frage der Ueberbürdung der Beamten fasse ich eben so scharf auf, wie der Abg. Bachem, und wenn es sich so verhält, wie er gesagt hat, so wird sicherlich darin Remedur eintreten; wenn wirklich vierzehn Nachdiensttage in einem Falle gewesen sein sollten, so wäre das ein Uebelstand, dem abgeholfen werden muß. Ob diese Beschwerden alle richtig gewesen sind, weiß ich nicht. Ich werde bei diesen die Untersuchung anstellen und, wenn es notwendig ist, Remedur eintreten lassen.

Der Herr Abgeordnete hat dann einen Spezialfall erwähnt. Nun ist ja wohl zuzugeben, daß in einzelnen Fällen, wie bei den Schneereihen außerordentliche Anforderungen an die Beamten gestellt werden müssen, aber das darf nicht die Regel sein. Der Arbeiter muß auch seine leibliche und geistige Ruhe, muß auch seine Sonntagruhe haben. Wird gegen diesen Grundsatz gefehlt, so ist es dringend nöthig, dagegen anzugreifen. Die Behörde ist in dem erwähnten Fall von mir aufgefordert worden, einen Bericht darüber einzusenden. Die Verwaltung hat sich veranlagt gesehen, in den Ausgaben des „Reinhardt'schen Wochenblattes“ eine Verleumdung zu finden. In solchen Fällen ist es die Pflicht der Verwaltung, die Hilfe der Gerichte in Anspruch zu nehmen. Wenn die Artikel so scharf beleidigend sind, muß man streng das Geklägte von den richtigen Löhnen, und wenn die Ausgaben auf Intriguen beruhen, so wird man das Strafgesetz zu Hilfe nehmen müssen. Ich hoffe, daß Sie mit in dieser Ansicht beistimmen. (Beifall.)

Abg. Dr. Hammer (all.): Es ist bekannt, daß der Abg. Bachem die Reichshauptstadt nicht sonderlich liebt; es scheint ihm hier nicht so behaglich zu sein, wie in seiner Heimath. So hat er denn wieder auch in Bezug auf die Staatsbahnen von einer Wasserpolypolitik gesprochen. Nur hat er die Beweisführung hierfür höchst unglücklich gewählt. Er glaubt einen Akt der Staatsbahnen-Wasserpolypolitik darin erkennen zu müssen, daß auch für den Fernverkehr die Zoologische Station der Berliner Stadtbahn benutzt wird. Dabei überhebt er zweierlei, einmal den Charakter der Stadtbahn für unseren gemeinsamen Eisenbahnverkehr, der diese Anlage als einen einheitlichen Bahnhof für alle in Berlin ein- und auslaufenden Züge darstellt, und sodann, daß Berlin eine Stadt von 1,4 Millionen Menschen ist und daß es unmöglich wäre, den Eisenbahnverkehr dieser Stadt auf einer Station zu konzentrieren. Er scheint auch nicht berücksichtigt zu haben, daß derjenige Theil der Bevölkerung Berlins und der umliegenden Stadt Charlottenburg, der noch seiner geographischen Lage auf die Benutzung des Zoologischen Bahnhofes der Stadtbahn angewiesen ist, sich auf mehr als 100 000 Personen mindestens beläuft. Wenn in Köln ähnliche Verhältnisse wären, so bezweifle ich, daß der Abg. Bachem von einer zu traumhaften Centralstation, von einer Wasserpolypolitik reden würde. Dann hat der Abg. Bachem mit Recht auf die Lage derjenigen Beamten unserer Staatsbahnen aufmerksam gemacht, die einen recht harten Dienst haben. Er hat darauf hingewiesen, daß an einzelnen Stellen zur Zeit noch eine Ueberbürdung besteht. Indem der Abgeordnete anerkennt, daß im allgemeinen durch die Staatsbahnverwaltung in sozialer und moralischer Hinsicht jetzt mehr Rücksicht auf die Lage der Beamten, Arbeiter und Beamten genommen wird, als früher, hat er seinen Bemerkungen die allgemeine Schärfe entzogen, die ich anfangs darin zu erkennen glaubte. Auch nicht hat es sehr erregt, daß bereits seit mehreren Jahren die Staatsbahnenverwaltung in ganz umfangreichen Mäßen ihre Aufmerksamkeit darauf lenkt, das Leben der Beamten und Arbeiter unserer Staatsbahnen die Gelegenheit geboten wird, der Sonntagsruhe zu pflegen. Wenn Sie die Rechnungen des Jahres 1885/86 einsehen, werden Sie finden, daß ein ganz erheblicher Betrag der vorerwähnten Staatsüberweisungen gerechtfertigt wird durch die bezüglichen Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung. Noch mehr freut mich — und das möchte ich, weil es mit diesem Etat in unmittelbarem Zusammenhang steht, hervorheben — müssen wir es, wie ich glaube, mit Genugthuung anerkennen, daß die Staatsbahnenverwaltung im Verlauf der letzten Jahre mit der Einrichtung der Pensionskassen für die in den Verwaltungen und im Betriebe angestellten Arbeiter in außerordentlichem Maße vorgegangen ist. Es ist bemerkenswerth, daß in der gegenwärtigen Etat an Beiträgen der Staatsbahnenverwaltung für die Pensionskassen eine Summe von 980 700 M. und für die Pensionkasse von 688 000 M. eingestellt sind. Ich glaube, daß der Herr Minister, wenn er auf diesem Wege weiter vorgeht, und in noch umfangreichere Mäße für das leibliche und geistige Wohl der bei den Staatsbahnen angestellten Personen Sorge trägt, stets auf die Zustimmung des Abgeordnetenhauses zu rechnen haben wird. Im Zusammenhang damit steht übrigens eine andere Frage. Es ist nämlich nicht allein die unmittelbare Einwirkung der Ueberanstrengungen der Arbeiter und Unterbeamten auf ihre Gesundheit, welche das Motiv abgibt, hier mit einer großen Summe Geld und Mühe zu Werke zu gehen, sondern auch das dienstliche Fortkommen der Beamten. Es wurde mit Recht hervorgehoben, daß besonders in den industriellen Centren unserer Monarchie ungewöhnliche Ansprüche an die Unterbeamten gestellt werden. Man kann unmöglich die Thätigkeit eines Weichenstellers in dem weichenstellenden Kohlenrevier in Vergleich stellen mit der eines Weichenstellers auf einer industriellen Station. Nun haben wir in unserem Reglement die Bestimmung, daß die zunächst als Hilfsweichensteller beschäftigten Personen nur dann als definitive Weichensteller angestellt werden sollen, wenn sie innerhalb einer gewissen Periode den Dienst so verrichtet haben, daß derselbe zu Verweisen und Strafen keine Veranlassung bot. Nur ist von den betreffenden Beamten gesagt worden, daß es unmöglich sei, von diesen Hilfsweichenstellern solche Leistungen zu verlangen, daß sie niemals einen Verweis oder eine Strafe erlangen können. Man nimmt die besten Kräfte als Hilfsweichensteller, aber in Folge der Ueberanstrengung können die armen Menschen den Dienst nicht so verrichten wie es verlangt wird. Das ist ein wesentlicher Uebelstand, auf den ich den Minister, wenn es überhaupt noch nöthig sein sollte, aufmerksam machen möchte. Es ist hier ein Akt der Gerechtigkeit und Humanität zu üben, durch den ein großes Unrecht aus der Welt geschafft werden könnte. Vielleicht ist die Abwendung nicht überflüssig, daß ich zugleich den Wunsch hinzufüge, der Minister möge seinen Einfluß dahin geltend machen, daß man bei der Erledigung, Beurtheilung und Entschädigung solcher Fragen den Betriebsämtern ein größeres Recht eingeräumt werde, als ihnen jetzt zur Seite zu stehen scheint, wie überhaupt die Thätigkeit der Betriebsämter und Direktionen vielfach jetzt Fraktionen zum Nachtheil des Verkehrs und des Eisenbahndienstes hervortreten läßt, Fraktionen, deren Belästigung wieder nur darin liegt, daß der Herr Minister seinem Willen Ausdruck giebt, daß die den Verhältnissen näher stehenden Mitglieder der Betriebsämter beratende persönliche und sachliche Angelegenheiten besser zu beurtheilen verstehen, als die entfernt wohnenden Mitglieder der Direktion.

Bezüglich der Tarifpolitik unserer Staatsbahnverwaltung wurde erwähnt, daß die „Reinhardt'sche Zeitung“, ein Organ der national-liberalen Partei, die lebhafteste Klage darüber geführt habe. Darauf wolle ich einfach zu erwidern, daß die Stellung zu den wirtschaftlichen Fragen der Bundes, namentlich auch der Tarifpolitik, eine Interessenfrage und keine politische Frage ist. So haben beispielsweise auch Organe der konservativen Partei mit Rücksicht auf die Tarife der Staatsbahnverwaltung bei Bewegung der landwirtschaftlichen Güter ebenfalls in eine gewisse Opposition gegeben. Als ich mich gestern zum Wort meldete, geschah dies unter dem Eindruck der Rede des Grafen Kanitz. Zu meiner nicht geringen Ueberraschung behauptete derselbe, daß in Eisenbahnetat ein Defizit vorliege. Darauf erhielt er vom Minister ganz ausführliche Aufklärungen, die ihn zu einer entgegenstehenden Auffassung hatten nöthigen sollen.

Herr Graf Kanitz verkehrte aber auf seiner Behauptung und erweiterte den Kreis der Zweifler über den finanziellen Charakter dieses Etats, indem er erklärte, daß sogar sieben von ihm befragte Mitglieder der Subarkommission ihm die gewünschte Auskunft nicht hätten geben können. Die Angelegenheit betrifft aber in ganz eminentem Maße unseren Staatskredit, der, wie ich glaube, in der nächsten Zeit eine sehr sorgfältige Beachtung verdienen wird, und aus diesem Grunde will ich nochmals in kurzen Ziffern vermelden, Ihnen das finanzielle Ergebnis des hier vorliegenden Etats zu sagen. Das Verhältniß der Einnahmen und Ausgaben in diesem Etat ergibt einen Ueberschuß von rund 220 800 000 M. (Gört! hört!) In dem Etat sind als außerordentliche Ausgaben eingezeichnet die Verzinsung und die Amortisation der noch nicht auf andere Staatsschuldverwaltung übernommenen Prioritätsobligationen der verstaatlichten Bahnen, Amortisationen zum Betrage von rund 13 000 000 M. Es sind weiter in den Etat eingezeichnet solche Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel, die nach den Grundsätzen früherer Privatbahnen in Erneuerungsfonds besonders gesammelt wurden. Es tritt darin also auch eine Erneuerung der Substanz zum Vorschein. Von diesen 220 800 000 M. Ueberschuß unseres Etats sind, um das gesammte finanzielle Ergebnis des gegenwärtigen Etats beurtheilen zu können, in Abzug zu bringen diejenigen Summen, welche der Herr Finanzminister auszugeben hat für die im Interesse der Eisenbahnen kontrahierten Schulden und die auf die kontrahierten Schulden zu verwendende Amortisation. Die Zinsen der Eisenbahnenkapitalien betragen sich auf rund 165 Millionen, und wenn Sie dazu den Zinsfuß rechnen, der nach dem Garantiegesetz von 1882 in Höhe von 2 000 000 M. zu den allgemeinen Staatsausgaben zu verwenden ist, so ergibt das eine Gesamtsumme von 167 500 000 M. und es verbleiben noch 53 300 000 M.

Eine andere Rechnung, die wir uns bei dem Erscheinen unserer Gesamtanlage lebendig vorhalten sollten, ist folgende. Unsere gesammte Staatsschuld beträgt zur Zeit 4 181 913 008 M. So ist sie im Etat der Staatsschuldenverwaltung berechnet. Diese Staatsschuld erfordert an Zinsen 170 946 537 M. nach der Veranschlagung des Etats der Staatsschuldenverwaltung. Die Amortisationen betragen sich incl. derjenigen Summe von 3 289 268 M., die als Ueberschuß der Eisenbahnen entnommen werden soll, auf 18 348 246 M. Wir haben also nach der Gesamtanlage unserer Staatsschulden im laufenden Etatsjahr eine Summe von 189 112 773 M. auszugeben für die Verzinsung und Amortisation der gesammten Staatsschuld. Es verbleiben also, wenn Sie von diesen 220 800 000 M. Eisenbahnüberschüssen, die dieser Etat ergibt, die Gesamtsumme der Zinsen und Amortisation der Staatsschuld abziehen, noch 31 Millionen Mark, welche der allgemeinen Staatsverwaltung für allgemeine Verwaltungszwecke zur Verfügung stehen. (Gört! hört!) Wenn solche Etat kann man doch unmöglich einen Defizitstaat nennen. Ja, unsere Wünsche gingen höher und wir hätten alle den lebhaftesten Wunsch, daß es gestattet sei, an der Hand der realen Verhältnisse, auf deren Grundlage der Etat aufzubauen ist, ein günstiges Resultat herauszurechnen. Aber reden wir nicht davon, das derzeitige Resultat, wie sie nach meiner Uebersetzung in der Besonnenheit herausgerechnet sind, zu bedenken über die Durchführung der Verstaatlichung der Privatbahnen des Landes irgend eine Veranlassung geben könnten. Nein, wenn ich einen Wunsch zu äußern hätte, so wäre es der, daß man in Zukunft die Gesamtordnung der Finanzen unseres Landes so vornimmt, daß die Ueberschüsse der Staatsbahnen nicht mehr zu allgemeinen Staatsverwaltungszwecken benutzt werden sollen. Das ist der Grundgedanke des sogenannten Garantiegesetzes von 1882. Wenn Abgeordneter Meyer vorgestern mit einem gewissen Hohn davon sprach, daß dieses Gesetz unwirksam sei, so habe ich ein Recht, Namens meiner politischen Freunde zu fragen: Wer trägt denn die Schuld daran, daß dieses Gesetz in der jetzigen Gestalt zu Stande gekommen ist? Wie haben damals den ersten Werth darauf gelegt, daß wir bei der Wirkung des Gesetzes auf eine effektive Amortisation hinauskommen. Wir haben mit dem Minister und mit der Kommission und mit dem Hause im Jahre 1879 zum ersten Male die Verstaatlichung der Klein- und Mittelbahnen, der Rheinischen und sonstiger Bahnen vorgenommen. Wir haben den Standpunkt vertreten, es sei notwendig, daß die Ueberschüsse der Staatsbahnverwaltung zur Amortisation und zu Abziehungen, was ja im Grunde dasselbe ist, auf das Staatseisenbahnkapital verwendet werden müssen. Wir haben den Standpunkt vertreten, daß der Grundgedanke der Verstaatlichung der Privatbahnen des Landes Staatsbahnsystems, in erster Linie getragen werden müsse von der Absicht, damit die wirtschaftlichen Interessen unseres Landes zu fördern, und darum sei es notwendig, die Staatsbahnverwaltung in den Stand zu setzen, durch Herabsetzung der Tarife, durch Mehrleistungen der Eisenbahnen, durch die Ergänzung des Eisenbahnnetzes u. d. ö. die ökonomischen Interessen, die Wohlthat des Landes zu fördern. Wir haben uns damals vergegenwärtigt — und das war ausserordentlich sowohl in den Motiven der Regierung wie für uns — daß im Laufe der wirtschaftlichen Entwicklung der Länder Europas zuletzt diejenige wirtschaftlich am stärksten sei und im Austausch der Güter, in der Gratifikation der produktiven Kräfte, in der Beschäftigung der arbeitenden Massen des Landes am stärksten sei, welches sein Eisenbahnkapital auf die geringste Stufe zu heben, welches sich nicht in der Nothwendigkeit befindet, auf die Gefährdung und Amortisation des Eisenbahnkapitals noch aus den Erträgen bei der Feststellung der Tarife der Eisenbahnen Rücksicht nehmen zu müssen. Es waren gerade die Gesetgebungen Österreichs, Frankreichs und Russlands, nach denen Eisenbahnen innerhalb einer gewissen Periode unentgeltlich dem Staate zufallen, die aus dem Betragen für die Idee der Staatsbahnen in Preußen eingetreten. Damals wurde uns allerdings entgegengehalten: es ist ganz gleich, wenn wir mit der einen Hand Konsole, Staatsschuldenverschreibungen amortisieren, mit der anderen Konsole wieder verschreiben, die wir haben verkaufen müssen, um ein Defizit im Staatshaushalt zu decken, — so ist das nichts weiter, als eine Schiebung, die man sich rezagieren kann. Wir werden in Zukunft, wenn wir Ueberschüsse haben, sie zur Amortisation verwenden, und wenn sie nicht da sind, dann fügen wir uns in unser Schicksal und suchen uns anderweitig zu helfen. Ich habe schon früher darauf aufmerksam gemacht, die effektive Amortisation der Staatsschulden, die obligatorische Pflicht der Amortisation drückt sich in den praktischen Konsequenzen dahin aus, daß Niemand, weder der Finanzminister des Landes noch irgend ein Abgeordneter, von einem balancierenden Etat reden darf, so lange als die Einnahmen des Staates nicht anreichen, um auch die Amortisation zu bewerkstelligen. Wenn man es aber in die Zukunft der Regierung und des Landes stellt, so entwirrt man sie viel zu leicht von dem Gedanken einer soliden Finanzwirtschaft. Ich betone, — und meine politischen Freunde waren und sind mit mir einverstanden — daß wir zu einer gesicherten Amortisation der Staatseisenbahnkapitalien übergehen müssen. Ich bin der Ueberzeugung, daß wir nicht eher von einer vollständigen Ordnung unserer Finanzverhältnisse in Preußen reden können, als bis jene Veranlassung aufhört, daß die Ueberschüsse der Staatsbahnenverwaltung zu etwas anderem, als zur Tilgung der Staatseisenbahnkapitalien verwendet und bis sie lediglich für die wirtschaftlichen Aufgaben der Staatsbahnen dienen werden. Ich weiß sehr wohl, daß der heutige Zeitpunkt am allerwenigsten dazu geeignet ist, derartige Fragen mit Rücksicht auf Erfolg zu erörtern, dazu sind weder die allgemeinen Verhältnisse geeignet, noch speziell die damalige Finanzlage unseres Staates — ich gebe die Verantwortung nur, weil Herr Graf Kanitz Bedenken bezüglich des finan-

ziellen Charakters dieses Etats, indem er erklärt, daß sogar sieben von ihm befragte Mitglieder der Subarkommission ihm die gewünschte Auskunft nicht hätten geben können. Die Angelegenheit betrifft aber in ganz eminentem Maße unseren Staatskredit, der, wie ich glaube, in der nächsten Zeit eine sehr sorgfältige Beachtung verdienen wird, und aus diesem Grunde will ich nochmals in kurzen Ziffern vermelden, Ihnen das finanzielle Ergebnis des hier vorliegenden Etats zu sagen. Das Verhältniß der Einnahmen und Ausgaben in diesem Etat ergibt einen Ueberschuß von rund 220 800 000 M. (Gört! hört!) In dem Etat sind als außerordentliche Ausgaben eingezeichnet die Verzinsung und die Amortisation der noch nicht auf andere Staatsschuldverwaltung übernommenen Prioritätsobligationen der verstaatlichten Bahnen, Amortisationen zum Betrage von rund 13 000 000 M. Es sind weiter in den Etat eingezeichnet solche Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel, die nach den Grundsätzen früherer Privatbahnen in Erneuerungsfonds besonders gesammelt wurden. Es tritt darin also auch eine Erneuerung der Substanz zum Vorschein. Von diesen 220 800 000 M. Ueberschuß unseres Etats sind, um das gesammte finanzielle Ergebnis des gegenwärtigen Etats beurtheilen zu können, in Abzug zu bringen diejenigen Summen, welche der Herr Finanzminister auszugeben hat für die im Interesse der Eisenbahnen kontrahierten Schulden und die auf die kontrahierten Schulden zu verwendende Amortisation. Die Zinsen der Eisenbahnenkapitalien betragen sich auf rund 165 Millionen, und wenn Sie dazu den Zinsfuß rechnen, der nach dem Garantiegesetz von 1882 in Höhe von 2 000 000 M. zu den allgemeinen Staatsausgaben zu verwenden ist, so ergibt das eine Gesamtsumme von 167 500 000 M. und es verbleiben noch 53 300 000 M.

Eine andere Rechnung, die wir uns bei dem Erscheinen unserer Gesamtanlage lebendig vorhalten sollten, ist folgende. Unsere gesammte Staatsschuld beträgt zur Zeit 4 181 913 008 M. So ist sie im Etat der Staatsschuldenverwaltung berechnet. Diese Staatsschuld erfordert an Zinsen 170 946 537 M. nach der Veranschlagung des Etats der Staatsschuldenverwaltung. Die Amortisationen betragen sich incl. derjenigen Summe von 3 289 268 M., die als Ueberschuß der Eisenbahnen entnommen werden soll, auf 18 348 246 M. Wir haben also nach der Gesamtanlage unserer Staatsschulden im laufenden Etatsjahr eine Summe von 189 112 773 M. auszugeben für die Verzinsung und Amortisation der gesammten Staatsschuld. Es verbleiben also, wenn Sie von diesen 220 800 000 M. Eisenbahnüberschüssen, die dieser Etat ergibt, die Gesamtsumme der Zinsen und Amortisation der Staatsschuld abziehen, noch 31 Millionen Mark, welche der allgemeinen Staatsverwaltung für allgemeine Verwaltungszwecke zur Verfügung stehen. (Gört! hört!) Wenn solche Etat kann man doch unmöglich einen Defizitstaat nennen. Ja, unsere Wünsche gingen höher und wir hätten alle den lebhaftesten Wunsch, daß es gestattet sei, an der Hand der realen Verhältnisse, auf deren Grundlage der Etat aufzubauen ist, ein günstiges Resultat herauszurechnen. Aber reden wir nicht davon, das derzeitige Resultat, wie sie nach meiner Uebersetzung in der Besonnenheit herausgerechnet sind, zu bedenken über die Durchführung der Verstaatlichung der Privatbahnen des Landes irgend eine Veranlassung geben könnten. Nein, wenn ich einen Wunsch zu äußern hätte, so wäre es der, daß man in Zukunft die Gesamtordnung der Finanzen unseres Landes so vornimmt, daß die Ueberschüsse der Staatsbahnen nicht mehr zu allgemeinen Staatsverwaltungszwecken benutzt werden sollen. Das ist der Grundgedanke des sogenannten Garantiegesetzes von 1882. Wenn Abgeordneter Meyer vorgestern mit einem gewissen Hohn davon sprach, daß dieses Gesetz unwirksam sei, so habe ich ein Recht, Namens meiner politischen Freunde zu fragen: Wer trägt denn die Schuld daran, daß dieses Gesetz in der jetzigen Gestalt zu Stande gekommen ist? Wie haben damals den ersten Werth darauf gelegt, daß wir bei der Wirkung des Gesetzes auf eine effektive Amortisation hinauskommen. Wir haben mit dem Minister und mit der Kommission und mit dem Hause im Jahre 1879 zum ersten Male die Verstaatlichung der Klein- und Mittelbahnen, der Rheinischen und sonstiger Bahnen vorgenommen. Wir haben den Standpunkt vertreten, es sei notwendig, daß die Ueberschüsse der Staatsbahnverwaltung zur Amortisation und zu Abziehungen, was ja im Grunde dasselbe ist, auf das Staatseisenbahnkapital verwendet werden müssen. Wir haben den Standpunkt vertreten, daß der Grundgedanke der Verstaatlichung der Privatbahnen des Landes Staatsbahnsystems, in erster Linie getragen werden müsse von der Absicht, damit die wirtschaftlichen Interessen unseres Landes zu fördern, und darum sei es notwendig, die Staatsbahnverwaltung in den Stand zu setzen, durch Herabsetzung der Tarife, durch Mehrleistungen der Eisenbahnen, durch die Ergänzung des Eisenbahnnetzes u. d. ö. die ökonomischen Interessen, die Wohlthat des Landes zu fördern. Wir haben uns damals vergegenwärtigt — und das war ausserordentlich sowohl in den Motiven der Regierung wie für uns — daß im Laufe der wirtschaftlichen Entwicklung der Länder Europas zuletzt diejenige wirtschaftlich am stärksten sei und im Austausch der Güter, in der Gratifikation der produktiven Kräfte, in der Beschäftigung der arbeitenden Massen des Landes am stärksten sei, welches sein Eisenbahnkapital auf die geringste Stufe zu heben, welches sich nicht in der Nothwendigkeit befindet, auf die Gefährdung und Amortisation des Eisenbahnkapitals noch aus den Erträgen bei der Feststellung der Tarife der Eisenbahnen Rücksicht nehmen zu müssen. Es waren gerade die Gesetgebungen Österreichs, Frankreichs und Russlands, nach denen Eisenbahnen innerhalb einer gewissen Periode unentgeltlich dem Staate zufallen, die aus dem Betragen für die Idee der Staatsbahnen in Preußen eingetreten. Damals wurde uns allerdings entgegengehalten: es ist ganz gleich, wenn wir mit der einen Hand Konsole, Staatsschuldenverschreibungen amortisieren, mit der anderen Konsole wieder verschreiben, die wir haben verkaufen müssen, um ein Defizit im Staatshaushalt zu decken, — so ist das nichts weiter, als eine Schiebung, die man sich rezagieren kann. Wir werden in Zukunft, wenn wir Ueberschüsse haben, sie zur Amortisation verwenden, und wenn sie nicht da sind, dann fügen wir uns in unser Schicksal und suchen uns anderweitig zu helfen. Ich habe schon früher darauf aufmerksam gemacht, die effektive Amortisation der Staatsschulden, die obligatorische Pflicht der Amortisation drückt sich in den praktischen Konsequenzen dahin aus, daß Niemand, weder der Finanzminister des Landes noch irgend ein Abgeordneter, von einem balancierenden Etat reden darf, so lange als die Einnahmen des Staates nicht anreichen, um auch die Amortisation zu bewerkstelligen. Wenn man es aber in die Zukunft der Regierung und des Landes stellt, so entwirrt man sie viel zu leicht von dem Gedanken einer soliden Finanzwirtschaft. Ich betone, — und meine politischen Freunde waren und sind mit mir einverstanden — daß wir zu einer gesicherten Amortisation der Staatseisenbahnkapitalien übergehen müssen. Ich bin der Ueberzeugung, daß wir nicht eher von einer vollständigen Ordnung unserer Finanzverhältnisse in Preußen reden können, als bis jene Veranlassung aufhört, daß die Ueberschüsse der Staatsbahnenverwaltung zu etwas anderem, als zur Tilgung der Staatseisenbahnkapitalien verwendet und bis sie lediglich für die wirtschaftlichen Aufgaben der Staatsbahnen dienen werden. Ich weiß sehr wohl, daß der heutige Zeitpunkt am allerwenigsten dazu geeignet ist, derartige Fragen mit Rücksicht auf Erfolg zu erörtern, dazu sind weder die allgemeinen Verhältnisse geeignet, noch speziell die damalige Finanzlage unseres Staates — ich gebe die Verantwortung nur, weil Herr Graf Kanitz Bedenken bezüglich des finan-

zweiten Entwurfes der Staatseisenbahnen aus dem gegenwärtigen
Etat abgeleitet hat. Wir können froh sein, daß wir, namentlich
in der künftigen Zeit, behaupten dürfen: der preussische Staat hat
keine Schulden. Das Gesamtvermögen unserer preussischen Staats-
schulden ist ausreichend gedeckt durch seinen Besitz an Eisenbahnen
und die Erträge derselben reichen in normalen Zeiten reichlich
dazu aus, um nicht allein eine Verzinsung des Kapitals, sondern
auch eine besonnene, der richtigen wirtschaftlichen Auffassung ent-
sprechende Amortisation dieses Kapitals vorzunehmen. (Beifall.)

Herr Dr. Meyer (Breslau, dfr.): Ich möchte zunächst dem
Hrn. v. Meißner-Malchow meinen Dank aussprechen für die An-
erkennung, die er der Ruhe unserer geistigen Debatte und meiner
Rede gezollt hat. Ich begreife auch nicht, wie so der Minister sich
durch meine Ausführungen hat erregen lassen können; ich habe ihm
keinen Grund dazu gegeben. Von einem Defizit des Eisenbahn-
ertrags habe ich nicht gesprochen; der Hrn. Graf Kanitz hat mich
darin entschieden mißverstanden. Ich wies nur darauf hin, daß
der Ueberfluß gegen das Vorjahr zurückgegangen sei, und dazu
war ich gewiß berechtigt, nachdem man uns früher mit den zu
erwartenden außerordentlichen Vortheilen der Wirtschaftreform, der
Wirtschaftsverkauflichkeit zc. den Mund so wacker gemacht hat. In
Bezug auf die von mir monirten einzelnen Punkte habe ich dem
Minister keine Vorwürfe gemacht; auch bezüglich der Schneeverwehungen
nicht. Ich habe nur verlangt, daß Kanalen getroffen werden,
nicht gegen die Schneefälle (Heiterkeit), sondern gegen die Folgen
derselben. Daß die Beamten vielfach den Kopf verloren haben,
wird der Minister inzwischen aus privaten Mittheilungen erfahren
haben. Bezüglich der Unfälle bin ich noch derselben Ansicht, wie
gestern. Ich kann dem Minister darin beistimmen, daß eine
Zerlegung verfehlt wird, wenn sie wirklich nachgewiesenermaßen aus
höherem Willen falsche Nachrichten bringt; aber es sollte doch nicht
geschehen, wenn eine Zerlegung sich nur aus einem erklärlichen Irrthum
zu schulden kommen läßt. — Ueber das Amortisationsgesetz habe
ich nicht mit Hohn gesprochen, ich habe nur darauf hingewiesen,
daß unsere Prophezeiungen über die Amortisation derselben voll-
ständig eingetroffen sind, und ich meine, das wird mit anderen unserer
Prophezeiungen bezüglich unserer Wirtschaftspolitik auch noch geschehen.
Von der Fortschrittlichkeit des Staatsbahnsystems werden Sie uns
so wenig überzeugen können, als wir Sie vom Gegentheil. Wir
werden darüber erst nach langjähriger praktischer Erfahrungen sammeln
müssen. Eine prinzipielle Ueberreife unter uns wird ja so
leicht nicht erzielt werden; ist doch die Frage der Staats- oder
Privatarbeit ein Problem, das die tiefsten Denker noch auf Jahr-
hunderte beschäftigen wird. Der Hrn. Graf Kanitz hat uns freilich
neulich ermahnt, uns nicht zu sehr über die wirtschaftlichen
Frage einzulassen; natürlich meint er, wir sollten uns zu seinen An-
sichten bekehren. Es war das gerade, wie jener Sohn zu seinem
Vater sagte: „Vater, ich will ja das Mädchen nehmen, das Du mir
vorschlagst, wenn Du mir nur die Hand vorschlagst.“ (Große Heiter-
keit). Das, wogegen wir ankämpfen, ist nur die unnützliche Cen-
tralisation der wirtschaftlichen Thätigkeit in der Hand des Staates.
Mit der persönlichen Verwaltung des Herrn Ministers sind wir
durchaus einverstanden, wir könnten kaum einen besseren finden und
wünschen, daß der Tag noch fern sein möge, wo wir ihn vermissen
werden. Aber die persönliche Anerkennung schließt nicht aus, daß
wir zu großen prinzipiellen Fragen und ihm gegenüberstehen.
(Beifall links.)

Minister Meißner: Zunächst will ich dem Herrn Vorredner
meinen Dank aussprechen für die freundliche Anerkennung, die er
meiner Verwaltung gezollt hat. — Der Herr Abgeordnete Meißner
hat vorhin noch darüber gesagt, daß die zwischen Köln und Berlin
verkehrenden Züge in Charlottenburg hielten. Das geschieht aber
nicht wegen des Thatbestandes nur geringen Verkehrs, sondern aus
anderen, und zwar Betriebsrücksichten. Was den Kölner Central-
bahnhof betrifft, so wird sich eine Fertigstellung desselben jetzt wohl
kaum bemerkbar machen lassen. Aber wenn wir die Entwicklung
Kölns betrachten, so läßt sich nicht verkennen, daß auch bald ähnliche An-
forderungen wie in Berlin nach mehreren Bahnhöfen werden gestellt
werden. — Ich will noch einmal auf die Höhe der Rente zurück-
kommen. Wenn wir das wirkliche Anlagekapital in Betracht ziehen,
so beträgt die Rente 546 Prozent. (Hört! Hört!) Das ist ein so
günstiges Resultat, wie es in Deutschland kaum eine andere Staats-
bahnverwaltung aufweist. Ich bin aber nicht einmal so stolz
darauf, weil es nicht unsere Mühe ist, hohe Renten aufzubringen,
sondern das Staatsbahnsystem soll im Uebrigen dem Wohl-
stand des Landes nützen, nicht aber den Finanzen. —
Was die Klagen bezüglich der Preise bei den Un-
fällen betrifft, so ist die Anordnung getroffen, daß über
Unfälle bald autoritative Aufklärungen erfolgen, um das Publikum
an beruhigen, und es ist auch die Bestimmung vorhanden, daß über
die gegen eine Wiederholung des Unfalls getroffenen Maßregeln
eine öffentliche Mittheilung gemacht wird. Es läßt sich aber nicht
immer in denselben Augenblicke thun, es vergeht immer einige Zeit
mit den Verhandlungen darüber. Wenn aber über so getroffene
Maßregeln eine Mittheilung gemacht wird, dann sagt die Presse:
„Jetzt deckt man den Brunnen zu, nachdem das Kind hineingefallen
ist.“ — eine nicht eben freundliche Bemerkung. Bei der Diskussion
über die Schneeverwehungen sind mir von verschiedenen Seiten
Mittheilungen zugegangen, die ich nicht unterschätze, und aus
einigen habe ich entnommen, daß der Nachrichtenbericht in besserer
Weise ausgearbeitet werden kann. Ich bin für jede Verbesserung, wie
eine Verbesserung vorgenommen werden kann, dankbar, auch wenn
sie in Form eines Tadels auftritt. Wir sind dazu da, für das
Land zu arbeiten, nicht für den Ruhm unserer Verwaltung.
(Beifall.)

Herr v. Minnigerode erwidert dem Hrn. Dr. Meyer, daß
aus dem Bericht und der darin enthaltenen Nachweisung der seit
1879/80 stattgehabten Eisenbahnfälle eine prozentuale und
absolute Verminderung derselben hervorgeht. Die Bemerkungen
des Herrn Graf Kanitz über das Vorhandensein eines Defizits be-
ziehen sich doch lediglich darauf, daß sich gegen den Voranschlag
ein Minderergebnis herausgestellt hat; anders konnte er doch gar
nicht verstanden werden und doch hat man es von jener Seite ver-
sucht. Mit dem Herrn Hrn. Dr. Hammacher stimme ich darin voll-
kommen überein, daß die Erträge aus den Eisenbahnen lediglich
zu Abschreibungen an den darin angelegten Kapitalien Ver-
wendung finden, nicht aber zu anderen Staatsausgaben benutzt
werden dürfen.

Herr Schmeibner (nat. lib.) weist auf die durch den Kohlen-
transport der Staatskasse zustehenden Einnahmen hin, um gegen-
über dem Hrn. Graf Kanitz die Nothwendigkeit einer Tarifherab-
setzung zu beweisen. Nicht Personenverkehr, nicht Eisenbahntrans-
port, nicht Stückgüter seien von solcher Wichtigkeit für die Ein-
nahmen, wie die Massengüter. Bei dem geringen Werthe der
Kohle von 4 bis 5 Mk. per Tonne bedürfe grade bei einer Tarif-
ermäßigung. In Hamburg koste die Kohle 5,5 Mk., oder 1,6 Mk.
pro Tonne auf dem Wasserweg, und nach Berlin koste sie sogar
das Dreifache ihres Werthes. Deshalb richte er an den Minister
die dringende Bitte, dem westfälischen Kohlenbezugsgebiet den Absatz
nach Frankreich und Belgien, namentlich auch nach Luxemburg und
Lothringen durch Verbilligung der Tarife zu erhalten. Er sei zwar ein
überzeugter Anhänger des Staatsbahnsystems, aber doch müsse er
anerkennen, daß sich die rheinisch-westfälische Industrie zu der Zeit,
da die dortigen Hauptbahnen noch im Besitz von Privatgesell-
schaften gewesen, bedeutend besser gehalten hätte. Aus diesem
Grunde erhoffe er auch eine Rücksichtnahme auf diese Klagen
Seitens des Ministers.

Herr Graf Kanitz erklärt, daß er in der That bei der Er-
wähnung des Defizits nur an ein solches in dem Sinne gedacht,
wie ihn schon der Hrn. v. Minnigerode bezeichnet habe.

Herr Dr. Hammacher: Ich würde gerne diese Bezeichnung als
ein einfaches Mißverständniß anerkennen, wenn er nicht, gleich nach
der Aufklärung durch den Minister über die Grundsätzlichkeit seiner
Ansichten, sofort den Ausdruck „Defizit“ wiederum gebraucht hätte.
Es ist dies richtig, weil er allein von der konservativen Partei
diese Bemerkungen gemacht hat und weil ich dagegen protestiren
möchte, daß die preussischen Finanzen erschüttert sind.

Ziel 1 wird bewilligt. Der oben erwähnte Antrag des
Hrn. Katerp, welchen derselbe dahin modificirt, daß nur der Be-
richt über die Verhandlungen des Landesbahnrathes an eine
Kommission von 14 Mitgliedern vernommen werden solle, wird ab-
gelehnt, die Berichte werden für erledigt erklärt.
Der Rest der Einmündung wird ohne Debatte bewilligt.
Zu den Ausgaben liegt ein Antrag der Hrn. Bachem und

Berger (Mitte) vor, die Petitionen der Neubauten-
bei der früheren Rheinischen Bahn um Uebernahme in den un-
mittelbaren Staatsdienst, und der Eisenbahnteographen
um Verlegung in die zweite Klasse der Subalternbeamten der
Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen.

Herr Berger (Mitte) empfiehlt diesen Antrag.
Geheimrath Döder weist darauf hin, daß das Gehalt der
Telegraphisten im Jahre 1884/85 verhebert und ihre allgemeine
Stellung im vorigen Jahre einer eingehenden Prüfung unterzogen
worden sei. Es sei keinerlei neuerliches Moment dafür beigebracht,
welches von dem bisherigen Zustande abzuweichen veranlassen
könnte. Eine feste Anstellung aller Neubauten-
angestellter, sie seien ein integrierender Theil der Verwaltung und
zum Theil nur für kurze Zeit für einen von angestellt. Im Ein-
gesehen werde die Verwaltung berechtigten Wünschen entsprechen,
aber in seiner Allgemeinheit gebe der Antrag Bachem zu weit.

Herr Dr. Hammacher: Ich kann den Einwurf des Regie-
rungscommissars nicht gelten lassen. Es handelt sich hier nicht um
individuelle Entscheidungen, sondern um den Antrag einer ge-
samten Regelung der Sache. Jedenfalls ist es aber erstens, daß
sämmliche Eisenbahntechniker angewiesen worden sind, im Be-
darfsfälle auf die von den früheren Privatverwaltungen angestellten
Neubauten- zurückzugreifen. Bezüglich der Eisenbahnteographen
erkenne ich gern an, daß der Minister in den letzten
Jahren für eine Verbesserung ihrer Stellung vielfach gesorgt
hat. Eine Erhöhung des Gehalts dieser Beamten können
wir jetzt nicht bewilligen; erlaubt das unsere Finanz-
lage, so hätte ich auch ohne Petitionen eine Gehaltsverbesserung für
die Eisenbahntechniker beantragt. Aber darum handelt es
sich hier nicht, sondern darum, die Eisenbahntechniker und der
Klasse der Unterbeamten, zu denen Schaffner, Weichensteller,
Arbeiter zc. gehören, herauszuheben und sie in die Klasse der Sub-
alternbeamten zu versetzen. Ich meine, das ist in Anbetracht der
verantwortungsvollen, aufreibenden Thätigkeit dieser Telegraphisten
ein durchaus berechtigtes Verlangen, und darum trete ich gern dem
Antrage des Hrn. Berger bei.

Der Antrag der Hrn. Bachem und Berger wird gegen die
Stimmen der Konservativen angenommen.

Zu Kap. 23 (Eisenbahndirektion Berlin) befragt
Herr v. Meyer (Nat. lib.), daß so häufig durch das
Funktensystem der Lokomotiven Brandbeschäden entstehen. Vielleicht
werde sich eine Erfindung ermöglichen lassen, welche das Funkten-
system verbinde; es würde sich empfehlen auf eine solche Er-
findung eine Prämie auszugeben.

Zu Kap. 24 (Eisenbahndirektion Bromberg) fragt
Herr Meyer (Nat. lib.) über den im Bezirk Bromberg
häufig hervortretenden Wagenmangel und bittet im Interesse von
Handel und Landwirtschaft um Abhilfe.

Zu Kap. 25 (Eisenbahndirektion Hannover) spricht
Herr Berger (Mitte) seine Genugthuung darüber aus, daß
den häufig von ihm geäußerten Klagen über die Zurücksetzung der
technischen Beamten hinter die Juristen unumkehr abgeholfen sei,
indem der Minister erfreulicherweise eine Kabinetsordre erwidert
habe, welche die Reglementsbeauftragten und Regimentsbaumeister
den Referendaren resp. den Offizieren gleichstelle. Es bleibe jedoch
immer noch eine materielle Ungleichheit, da die Anciennetät der
Juristen von ihrer Prüfung, die der Techniker von ihrer Anstellung
als Beamten abhänge. Dadurch würden die Techniker in
ihrem Gehalte sehr geschädigt.

Zu Kap. 26 (Eisenbahndirektion zu Köln) fragt
Herr Seyffardt (Maastricht u.), wie es mit dem längst in
Ausicht genommenen Umbau des Bahnhofes in Krefeld stehe.
Ministerialdirektor Schneider erwidert, daß die Verwaltung
bemüht sei, auf die Ausführung des für den Umbau des Bahnhofes
Krefeld aufgestellten Projekts hinzuwirken.

Zu Kap. 29 (Eisenbahndirektion zu Köln) wünscht

Herr Dr. Möllmann (nat. lib.) eine Verbesserung der Bahn-
hofverhältnisse in Osnabrück. Am besten wäre es, wenn an
Stelle der dort bestehenden Bahnhofe ein gemeinschaftlicher Bahnhof
errichtet würde.

Herr Berger hält die Herstellung eines zweiten Geleises auf
der Strecke Köln-Niederlahnstein für nothwendig.

Zu Kap. 30 (Eisenbahndirektion zu Elberfeld) empfiehlt
Herr Berger, an den Orten, an welchen sich Centralwerkstätten
befänden, die Herstellung von Arbeiterwohnungen in die Hand zu
nehmen.

Die Kapitel werden bewilligt, ebenso ohne Debatte der Rest
der dauernden Ausgaben.

Damit ist die Tagesordnung erledigt.

Nächste Sitzung Dienstag 11 Uhr (Etat des Ministeriums des
Innern).

Schluß 3½ Uhr.

Nützliche Nachrichten.

Se. Majestät der König haben allergnädigst geruht:
dem Pastor am. Kamp zu Straßburg, bisher zu Rütze im
Kreise Straßburg, und dem praktischen Arzt Dr. Windhorst zu
Reichenbach im Kreise Albstadt, beider Klassen, dem Super-
intendenten a. D. Bied zu Solingen den königlichen Kronen-Orden
dritter Klasse; den emeritirten Lehrern Hohenstein zu Müttlin im
Kreise Belgard und Wartenburg zu Wenden im Kreise Kalbe
den Adler der Inhaber des königlichen Haus-Ordens von Hohen-
stein; dem evangelischen Lehrer Straten zu Glandsorf im Kreise
Leer, dem Schmiedmeister Königsmann zu Danzig und dem Fabrik-
aufseher Jacob Hurter zu Rembeke das blaue Ehrenzeichen;
sowie dem Kapitän-Lieutenant Müller die Rettungs-Medaille am
Bande zu verleihen.

Deutsches Reich.

Se. Majestät der Kaiser und Königin haben allergnädigst geruht:
den königlichen preussischen Ober-Landesgerichts-Rath Hugo
Marquardt zum kaiserlichen Geheimen Regierungsrath und
vortragenden Rath im Reichs-Schatzamt zu ernennen.

Königreich Preußen.

Se. Majestät der König haben allergnädigst geruht:
die bisherigen Wasser-Bauinspektoren Haupt in Ruhrort und
Snabbe in Emden zu Regierungs- und Bauärzten zu ernennen.

Der Hofrath, Second-Präsident am Reichenden Justiz-
senat, Dr. Jentich, ist zum Oberpräsidenten ernannt und demselben
die Oberpräsidentenstelle zu Neuchâtel im Regierungsbezirk Basel über-
tragen worden. Dem Literaten Heinrich Schmidt zu Buxtehude
ist die von ihm bisher kommissarisch verwaltete Departements-
Präsidentenstelle des Regierungsbezirks Stade und die Kreis-Präsidenten-
stelle der Kreise Jork und Kehlborn übertragen worden.

Der Regierungs- und Bauath Haupt ist der königlichen
Regierung zu Stettin, und der Regierungs- und Bauath
Snabbe an der königlichen Regierung zu Schleswig überwiesen
worden.

Das neueste „Justiz-Ministerial-Wochenblatt“ vom
4. Februar enthält folgende Personalveränderungen bei den Justiz-
behörden: Der Geheimen Justizrath und vortragende Rath Rietz
ist zum Geheimen Ober-Justizrath, der Oberlandesgerichtsrath
Lichowitz in Königsberg i. Pr. zum Geheimen Justizrath und vor-
tragenden Rath ernannt. Der Präsident des Landgerichts I in
Berlin, Geheimen Ober-Justizrath Bardeleben ist zum Präsidenten
des Oberlandesgerichts in Celle ernannt. Dem Oberlandesgerichts-
rath Schuck-Witke in Stettin ist die nachgeordnete Dienst-
entlassung mit Pension ertheilt. Der erste Staatsanwalt bei dem
Landgericht I in Berlin, Geheimen Justizrath Angern ist zum Prä-
sidenten des Landgerichts I in Berlin ernannt. Dem Amtsgerichts-
rath Speck in Schwelm ist bei seinem Uebertritt in den Ruhe-
stand der Hofrath-Orden III. Klasse mit der Schleife verliehen.
Verst. sind: der Amtsrath Santheim in Kiel als Landrichter
an das Landgericht daselbst und der Amtsrath Nissen in Stein-
dorf an das Amtgericht in Hagenburg. In Amtsrathern sind er-
nannt: der Gerichtsassessor Halle bei dem Amtsgericht in Platen,
der Gerichtsassessor Schwan bei dem Amtsgericht in Solingen, der
Gerichtsassessor Heidermann bei dem Amtsgericht in St. Wendel,
der Gerichtsassessor Peipers bei dem Amtsgericht in Hermsdorf
und der Gerichtsassessor Georg Meyer bei dem Amtsgericht in
Culmbach. Der Fabrikbesitzer Westermann in Wesel ist zum

Handelsrichter bei der Kammer für Handelsachen in Duisburg er-
nannt. Dem Amtsgerichtsrath Thiemig in Frankfurt a. M.
ist die nachgeordnete Dienstentlassung mit Pension ertheilt.
Der Rechtsanwält Goll in Danzig ist zum Notar für den Bezirk
des Oberlandesgerichts zu Marienwerder, mit Einweisung seines
Wohnsitzes in Danzig, ernannt. In der Liste der Rechtsanwält
und gelistet: der Rechtsanwält, Justizrath Ellerbed bei dem
Landgericht in Gnesen, der Rechtsanwält Pade bei dem Land-
gericht in Meseritz und der Rechtsanwält Paul Meyer bei dem
Landgericht I in Berlin. In die Liste der Rechtsanwält sind ein-
getragen: der Gerichtsassessor Langeumayr bei dem Amtsgericht
in Piane, der Gerichtsassessor Passavant und der Gerichtsassessor
Bernhard bei dem Landgericht in Frankfurt a. M., der Gerichts-
assessor Dr. Strunk bei dem Landgericht in Dortmund. Dem Rechts-
anwalt und Notar Graue in Schwelm ist die Entlassung als Notar
ertheilt. Der Rechtsanwält Dr. Rohdenburg in Althim ist gestorben.
Der Rechtsanwält Pade in Meseritz ist als Gerichtsassessor in den
Justizdienst wieder aufgenommen. Zu Gerichtsassessoren sind er-
nannt: der Referendar Koppe, der Referendar Fütterer und
der Referendar Schneider im Bezirk des Oberlandesgerichts zu
Breslau, der Referendar Karl Schmidt und der Referendar
Rehler im Bezirk des Kammergerichts, der Referendar Holze
im Bezirk des Oberlandesgerichts zu Rauenburg, der Referendar
Dr. Heilekessel, der Referendar Bachem, der Referendar Frohn
und der Referendar Hamacher im Bezirk des Oberlandesgerichts
zu Köln, der Referendar Jacobsohn im Bezirk des Oberlandes-
gerichts zu Königsberg und der Referendar Heitmann im Bezirk
des Oberlandesgerichts zu Hamm. Dem Gerichtsassessor Föllke
ist behufs Uebertritts zur allgemeinen Staatsverwaltung die nach-
geordnete Dienstentlassung ertheilt.

Das „Armeo-Ver.-Bl.“ veröffentlicht folgende Allerhöchste
Ordre: Weitere Uebungen des Beurlaubtenstandes im Etatsjahre
1886/87 betreffend.

Auf den Mir gehaltenen Vortrag bestimme Ich im Anschluß
an Meine Ordre vom 11. März 1886 hinsichtlich der Uebungen des
Beurlaubtenstandes im Etatsjahre 1886/87 das Folgende:

1) Es sind zu 12tägigen Uebungen zwecks Ausbildung mit dem
Gewehr M/71.84 einzubereiten aus der Reserve:

a. bei der Infanterie	68 200 Mann	einschließlich der vom
b. bei den Jägern und		Kriegs-Ministerium
Schützen	4 800 „	festzusetzenden Zahl
		von Unteroffizieren.

Die Bestimmung über die weitere Vertheilung hat durch das
Kriegsministerium zu erfolgen.

2) In dieser Uebung sind heranzuziehen die übungspflichtigen
Reservisten, mit der jüngsten Jahresklasse beginnend, welche noch
nicht mit dem Gewehr M/71.84 ausgebildet sind.

Die zum 1. April 1887 zur Landwehr übertretende älteste
Jahresklasse der Reserve ist von der Uebung ausgenommen.

3) Die Uebung findet in der Zeit vom 7. bis 18. Februar 1887
statt; die hierzu aus dem Beurlaubtenstande einzuziehenden Offiziere
oder Unteroffiziere haben bereits am 6. Februar an Uebungsorte
einzutreffen.

Berlin, den 27. Januar 1887.

Wilhelm.

Bronnart von Schellendorf

An das Kriegs-Ministerium.

Neueste Nachrichten.

Im österreichischen Abgeordnetenhaus ist es gestern
zu einer Interpellation über die europäische Lage ge-
kommen. Namens des deutsch-österreichischen Clubs hat der
Hr. Mathner folgende Anfrage an die Regierung gerichtet:

Die seit einiger Zeit allgemein verbreiteten Nachrichten über
Werkstoffmangel für Heereszwecke, sowie die nach allen Seiten hin-
dringende bevorstehende Einberufung der Delegationen haben in den
meisten Kreisen der Bevölkerung eine Besorgnis hervorgerufen.
Die Befürworter der Monarchie zu den auswärtigen Mächten in letzter
Zeit geschickt? 2) Hat die Regierung auch gegenwärtig die be-
günstigte Hoffnung, den Frieden aufrecht zu erhalten?

In Beantwortung dieser Interpellation erklärte nun heute
der Minister Jellinek, in Vertretung des durch Unwohl-
sein am Erscheinen verhinderten Ministerpräsidenten, die
Beziehungen der Monarchie seien zu allen auswärtigen
Mächten befriedigende und es sei namentlich in der letzten
Zeit keinerlei dem Frieden nachtheilige Veränderung eingetreten.
Trotz der Unsicherheit und des Grades der allgemeinen
politischen Lage Europas, halte die Regierung an der Hoffnung
fest, daß es gelingen werde, den Frieden aufrecht zu erhalten,
da dies den wiederholt betonten Wünschen aller Regie-
rungen und namentlich dem der kaiserlichen Regierung ent-
spreche. Wenn nichtsdestoweniger Seitens der militärischen
Verwaltungen gewisse Aufschüffeungen für nöthig befunden
würden, so entspreche dies jenen Erfordernissen der Vorsicht,
und Vororge für die Sicherheit und Nachstellung des Reiches,
welche die Regierung als eine ihrer wichtigsten Pflichten ansehe.
Es könne hierin ebensowenig ein kriegsähnliches Symptom erblickt
werden, als in der seiner Zeit erfolgten Einholung der ver-
fassungsmäßigen Zustimmung zu jenen als nöthig anerkannten
militärischen Vorrichtungsregeln.

Telegraphische Depeschen.

Paris, 5. Februar, Nachmittags. Die Börse war sehr fest
bei allgemein steigenden Coursen, wozu die verbreiteten beruhigenden
Nachrichten, die Festigkeit der Berliner Börse, sodann ganz enorme
Komptant-Käufe seitens erster Häuser beitrugen. 3proz. 78,50,
Italiener 93,40, Spanier 61½, Aegypter 358.

(Privat-Telegramm der „National-Zeitung“.)

Continental-Telegraphen-Compagnie (früher Wolff's
Telegraphisches Bureau).

Köln, Sonnabend, 5. Februar, Nachm. 1 Uhr. Getreide-
markt. Weizen loco hier 17,75, fremder loco 18,25, März
17,15, Mai 17,65. Roggen loco hier 14,30, März 13,30,
Mai 13,55. Rüböl loco 24,00, Mai 23,80.

Stettin, Sonnabend, 5. Februar, Nachm. 1 Uhr. (Getreide-
markt.) Weizen loco 139—167, April-Mai 166,00, Mai-
Juni 167,50. Roggen loco 121—126, April-Mai 129,00,
Mai-Juni 130,00. Rüböl ruhig, April-Mai 45,00. Spiritus
fest, loco 35,90, Febr. 35,90, April-Mai 36,80, Juni-Juli 38,00.
Petroleum loco 11,50.

Hofen, Sonnabend, 5. Februar. Spiritus loco ohne Fab
34,60, Februar 34,80, April-Mai 35,90, Juni 36,90. Tendenz:
fest.

Breslau, Sonnabend, 5. Februar, Nachm. Fest.

E. v. 4.		E. v. 4.	
Deutscher Banknoten	158,30	158,40	158,40
Rußl. Banknoten	184,00	184,20	184,20
Deutscher Goldr.	76,10	75,00	75,00
4% ungar. Goldr.	76,10	75,00	75,00
1880er Rüssen	79,10	77,50	77,50
1884er Rüssen	92,00	91,20	91,20
11. Orientanl.	55,25	55,00	55,00
Italiener	95,40	92,30	92,30

London, Freitag, 4. Februar. Wollmarkt. Stimmung fest,
Preise unverändert.

Canada-Pacific 62½.

Paris, Sonnabend, 5. Februar, Nachmitt. 12 Uhr 40 Min.
3proz. Rente 78,25, 4proz. Rente 107,30, Italiener 92,95, Fran-
zosen 482,50, Lombarden 195,00, Türken 13,35, Suez-Kanale 194,00,
Ottomanbank 483, Aegypter 358. Fest.

Verantwortliche Redakteure H. Derubina in Berlin.
Für die auf die deutschen politischen Angelegenheiten bezüglichen Theile:
S. C. Köbner in Berlin.

Druck und Verlag der National-Zeitung Dr. A. Salomon in Berlin.