

dem Erneuerungsfonds in bisheriger Weise erfolgte. Eine weitere Belastung des Betriebs und zwar zu Gunsten des außerordentlichen Etats enthält die neue Bestimmung, daß die Kosten erheblicher Erweiterungen und Ergänzungen fernerhin nicht nur bis zu 40 000, sondern bis zu 60 000 *M* aus dem Betriebe bestritten werden sollen (vergl. hierzu S. 631 dieses Berichts).

Vermehrung
der Beamten-
stellen.

Der neue Etat unterscheidet sich ferner von seinen letzten Vorgängern durch den besonders großen Umfang der Vermehrung der unteren Beamtenstellen. Vermehrungen und zwar recht erhebliche sind auch in den letzten Etats vorgenommen worden, der gegenwärtige geht aber in dieser Richtung noch umfassender vor. Nachdem der Etat für 1892/93, in Verbindung mit der damaligen Aufbesserung und Neuregulierung der Gehalte, zum Besten der Beamten und Arbeiter auch eine Vermehrung der Stellen und zwar um 1514 gebracht hatte, so daß die Gesamtzahl der etatmäßigen Stellen von 9901 auf 11 415 erhöht worden war, wurden im Etat für 1894/95 586 und in dem für 1896/97 666 neue Stellen geschaffen. Der der gegenwärtigen Ständeversammlung vorgelegte Etat enthält für 1898 (die, in dem diesmal für das zweite Etatjahr besonders aufgestellten, Besoldungsetat enthaltenen weiteren Veränderungen in den Stellen erfolgen aus Anlaß der für 1899 bevorstehenden Umgestaltung der Verwaltungsorganisation der Staatseisenbahnen; sie sind nicht umfangreich und unterliegen anderen Gesichtspunkten, als die hier in Betracht kommenden Stellenvermehrungen) eine Vermehrung um 1337 Stellen. Die Königliche Staatsregierung beabsichtigt indessen zufolge des nachstehenden, der Finanzdeputation A zugegangenen Antrags des Königlichen Finanzministeriums vom 18./24. Januar noch erheblich weiter zu gehen:

Aus Anlaß hervorgetretener Klagen über zu lange Dienstdauer des Staatseisenbahnpersonals waren bereits vor Aufstellung des Etats auf die Finanzperiode 1898/99 Erörterungen darüber eingeleitet worden, inwieweit es einer Abänderung der bestehenden Diensttheilung im Interesse des Personals sowohl als in dem der Betriebssicherheit bedürfe. Diese Erörterungen konnten bezüglich des Zugförderungspersonals noch so beschleunigt zum Abschluß gebracht werden, daß sich das Ergebnis im Etat selbst durch Aufnahme von 125 neuen Stellen für Lokomotivführer, 50 dergleichen für Feuermänner I. Klasse und 100 dergleichen für Feuermänner II. Klasse berücksichtigen ließ. Den 275 neuen Stellen gegenüber wurde nur eine Ersparniß an Löhnen für 105 Hilfskräfte, 25 Lokomotivführerlehrlinge und 80 Hilfsfeuerleute, angesetzt.

Es hatte sich nämlich ergeben, daß zwar im allgemeinen beim planmäßigen Dienste die festgesetzte monatliche durchschnittliche Dienstdauer von 330 Stunden nicht überschritten wurde, daß dagegen durch Vertretung in Krankheits- und Urlaubsfällen, durch plötzliche außerplanmäßige Anforderungen bei Einlegung von Sonder- und Bedarfszügen häufig eine Ueberschreitung der zulässigen Dienstdauer eintrete, daß zwischen längeren Dienstleistungen oft nicht genügende Ruhepausen eingeräumt waren, sowie daß es an ausgebildetem Personal mangle, um sofort in der angedeuteten Richtung überall Abhülfe zu schaffen.

Da mit Rücksicht auf die Anforderungen des in den letzten Jahren ungewöhnlich gesteigerten Verkehrs bereits seit längerer Zeit sowohl im Werkstätten- wie im Betriebsdienste Maßnahmen getroffen sind, welche dem Lokomotivdienste eine größere Anzahl von Aspiranten zuzuführen geeignet sind, als in früheren Jahren, so wird diesem zeitweise aufgetretenen Mangel an Personal demnächst abgeholfen sein und mit Hilfe der im Etat vorgesehenen Stellen wird es sich erreichen lassen, daß nicht nur den einzelnen Beamten und Bediensteten keine höhere Dienstleistung als monatlich 330 Stunden zugemuthet wird, sondern daß auch zwischen die einzelnen Dienstreisen angemessene Ruhepausen eingeschaltet werden und daß das