

verkehren läßt und daß diese Bahnen in ihrem Betriebe in keiner Weise beeinträchtigt werden, wenn an denselben Restaurationen fehlen. Ich behaupte dies auf Grund der diesfalligen Beobachtungen an nebeneinander liegenden Haltestellen mit und ohne Restaurationen. Und dann will ich noch auf einen Vorgang hinweisen, welchen ich für beachtens- und nachahmenswerth erachte.

Von den vier Schmalspurbahnen, welche in der letzten Finanzperiode in Betrieb gesetzt wurden, ist die Zittau-Reichenau-Markersdorfer Bahn die einzige, an welcher überhaupt keine Restaurationen errichtet worden sind. Nur an einer einzigen Haltestelle derselben tritt eine Marktenderin an den Zug heran und reicht den Passanten auf Verlangen eine Erfrischung. Nachtheile für das verkehrende Publicum sind daraus nicht erwachsen. Es ist zu wünschen, daß bei den in den nächsten Finanzperioden noch bevorstehenden Bahnbauten die in Frage kommenden Behörden sich dieses von der Verwaltungsbehörde im Bereiche der Zittau-Reichenau-Markersdorfer Bahn gegebene Beispiel thunlichst vor Augen halten mögen.

(Herr Staatsminister von Mostik-Wallwitz tritt ein.)

Präsident von Zehmen: Wünscht Jemand das Wort? — Der Herr Staatsminister!

Staatsminister Freiherr von Könneritz: Ich glaube nicht, daß die Thatsachen, welche der Herr Voredner anführte, mit meinen Aeußerungen auf dem vorigen Landtag irgendwie in Widerspruch stehen. Soweit ich mich erinnere, habe ich damals nur gesagt, daß als Grundsatz gelte, auf den Schmalspurbahnen keine Restaurationen auf fiscalische Kosten zu errichten. Etwas Weiteres habe ich nicht zugesagt und auch nicht zusagen können. Im Gegentheil, das Bestreben der Eisenbahnverwaltung geht dahin, daß, insoweit ein Bedürfnis anzuerkennen ist — was ja von der Verwaltungsbehörde abhängt — Restaurationen in der Nähe der Schmalspurbahnen von Privaten errichtet werden. Dem seitens der Eisenbahnverwaltung entgegenzutreten, glaube ich, würde in sehr vielen Fällen mit den Wünschen der umliegenden Bevölkerung im Widerspruch stehen. Es kommt ja nicht bloß darauf an, daß denjenigen Personen, welche im Zug sitzen, einmal eine Erfrischung durch eine hübsche Marktenderin gereicht wird,

(Heiterkeit)

sondern es kommt auch wesentlich darauf an, daß jenen Reisenden, welche einen weiten Weg nach der Bahn haben, bis zum Eintreffen des Zuges die Gelegenheit geboten wird, in einer warmen Stube zu sitzen und im Sommer vielleicht ein Glas Bier, im Winter ein Glas Grog zu trinken.

Präsident von Zehmen: Die Deputation schlägt vor:

„Titel 1 bis 6 der Einnahmen allenthalben nach der Vorlage in der Höhe von 68,519,700 Mark zu genehmigen und demgemäß in das Budget einzustellen“.

„Tritt die Kammer den Vorschlägen der Deputation, wie sie im dem Bericht vorliegen, allenthalben bei?“

Einstimmig: Ja.

Referent Kammerherr von der Planitz: Meine Herren! Es folgt nun die Berathung über die Ausgaben bei dem Eisenbahnetat. Wie ich mir schon erlaubt habe, in den einleitenden Worten zu bemerken, ist die Stateinstellung einigermaßen verändert worden durch den Umstand, daß infolge eingegangener Petitionen auf den Vorschlag der Staatsregierung einige Beamtengehaltserhöhungen eingetreten sind. Von diesen Petitionen — wenn ich mir gleich erlauben darf, an dieser Stelle mich über dieselben zu äußern — ist zunächst die Petition von Expeditionshilfsarbeitern zu erwähnen, welche um Verbesserung der zur Zeit bestehenden ungünstigen Avancementsverhältnisse durch Vermehrung der Beamtenstellen gebeten haben. Die königl. Staatsregierung hat anerkannt, daß diese Petition wohl begründet ist, und hat als Abhilfsmaßregel vorgeschlagen, daß 70 neue Eisenbahnassistenten III. Classe für den Stationsdienst und 30 Bureauassistentenstellen II. Classe errichtet werden sollen. Auch hat die Staatsregierung die Erwägung anderweiter Maßregeln zur Abhilfe gegen zu große Stockung im Avancement und gegen das Sinken der Durchschnittsgehälter sich vorbehalten. Infolge dieser neuen Einstellung von etatmäßigen Stellen ändern sich die Postulate im Etat und wird sonach zunächst in Titel 7, „Allgemeine Verwaltung“, es sich nöthig machen, daß für Bureauassistenten II. Classe statt 144,000 Mark ein Betrag von 169,920 Mark, sowie unter Titel 7 A zusammen statt der geforderten 1,009,812 Mark ein Betrag von 1,035,732 Mark bewilligt wird.

Weiter wird zu bewilligen sein:

„Titel 7 Ba, Streckenpersonal, die Zahl der geforderten Bureauassistenten II. Classe von 15 auf 22 zu erhöhen und für diese statt der geforderten 21,600 Mark ein Betrag von 31,680 Mark, und unter Titel 7 Ba zusammen statt der geforderten 2,081,261 Mark ein Betrag von 2,091,341 Mark, und unter Titel 7 B zusammen statt der geforderten 2,109,284 Mark ein Betrag von 2,119,364 Mark, und nach Abzug des Antheils der Transportverwaltung am Etat der Bahnverwaltung und der Bahn- und Haltestellenwärter zusammen statt der geforderten 2,083,811 Mark ein Betrag von 2,093,921 Mark“.

Ferner wird beantragt:

„unter Titel 7 Ca, Stationsdienst, die Zahl der eingestellten Eisenbahnassistenten III. Classe von 200