

Deutscher Reichstag.

41. Sitzung vom 16. März.

Präsident v. Leo von eröffnet die Sitzung um 2 Uhr. Am Bundeskanzler: Herr v. Malbahn u. A.

Die am 1. Februar d. J. im Saal unterzeichnete Erklärung auf Artikel 8 Absatz 5 des internationalen Vertrages zur Regelung der Waffenerzeugung vom 6. März 1882 wird ohne Debatte in dritter Lesung angenommen.

Die am 1. Februar d. J. im Saal unterzeichnete Erklärung auf Artikel 8 Absatz 5 des internationalen Vertrages zur Regelung der Waffenerzeugung vom 6. März 1882 wird ohne Debatte in dritter Lesung angenommen.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

liche Gesundheit nachtheiliger Stoff ist. Ist das richtig, dann wird das Verbot nicht beabsichtigt sein, sondern sollen alle gemeinen Volksgetränk eine größtmögliche Quantität Julein zu besitzigen, und jeder Schritt wird eine Wohlthat sein, der uns diesem Ziele näher führt, selbst wenn wir die Sache auch nicht vollkommen erreichen.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

vom Reichstag beschlossen ist und die Zustimmung des Bundesrats gegeben hat, wenigstens von Anfang an sich verheißende Lebensende geltend machen. Der § 4 bestimmt, daß vom 1. Okt. dieses Jahres derjenige Branntwein, welcher aus Kartoffeln, Mais, Rüben, Melasse gewonnen wird, nur in gereinigtem Zustande in den Handel gebracht werden soll, dagegen wird die gleiche Mischung des Alkohols bei dem Branntwein, welcher aus Getreide und Dinkel gewonnenen Branntwein nicht getroffen.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

Herr v. Meyer-Halle (hr.): Meine politischen Freunde werden für den vorliegenden Gegenstand stimmen und sind in dem Entschluß, für denselben zu stimmen, daß sich für die Einführung der Kommission, die von anderer Seite im Auge gefaßt werden soll, nicht ankommt.

hinaus kein Wortwort gemacht werden. Wie haben wir in dieser Richtung mit dem Reichsgericht verfahren, wie für eine lehrreiche gehalten haben, und wenn dieses Ratlos unsere Adresse repräsentiert, so hat doch das Rathlos unserm Gefühl entsprochen. Ich glaube, daß uns in der Beziehung ein Wortwort nicht zu machen ist.

Es wird sich nun um die weitere Behandlung der Frage handeln und die von Regierungsrath Dr. v. Malchow beantragte Beschlüsse werden, daß, wenn nicht im Rahmen dieses Gesetzes, welche die Bestimmungen aus dem Wege des Gesundheitsgesetzes von 1879 der Zweck erreicht werden kann. Ich will Ihnen ganz offen sagen, daß ein wesentlicher Fehler des § 4 der gemeinen ist, daß der § 4 nicht Bestimmungen darüber enthält, in welcher Form der Brauntwein in den freien Verkehr gebracht werden soll und daß dann allerdings noch die Möglichkeit besteht, daß in dem freien Verkehr noch wesentliche Veränderungen mit dem Brauntwein vorgenommen werden. Aber kurzum, die ganzen Fragen sind in gegenwärtiger nicht in der Weise gefaßt, wie wir bei Ertrag des Gesetzes es gewünscht und gewollt haben, ich glaube aber, daß die Frage an sich doch zu bestritten ist, daß es sich wohl empfiehlt, nicht um irgendwem den Rücksitz zu streifen, wie die Herren gemeint haben, sondern um eine Frage, die mit einem Strich nicht erledigt werden kann, weiter zu fördern in einer Kommissionsbehandlung, mit den verbundenen Regierungen sich zu unterhalten über manche Punkte, die ich nicht weiter erörtern will, sondern die ich nur andeuten will. Es wird für die verbundenen Regierungen auch ganz zweckmäßig sein, wenn in einer derartigen Frage, wo der Direktor des Reichsgesundheitsamtes selber das Interesse der Regierung vertreten hat, wir in einer Kommission eine Verständigung anstreben. Die Frage an sich ist eine so wichtige, daß auch die Reichsregierung einer ähnlichen Sitzung Bedenken hat. Deshalb wird es ganz nützlich sein, wenn wir diesen Gegenstand in eine Kommission verweisen, weshalb ich den Antrag des Abg. Maquet, eine Kommission von 14 Mitgliedern einzusetzen, unterthue.

Schloßherr Dr. v. Malchow: Die Frage, wie diese Vorlage weiter getätigt gehandhabt werden soll, ist eine Angelegenheit des Reichstages, in die mich zu mischen mir in keiner Weise in den Sinn kommt. Das aber möchte ich doch Ihnen noch einmal zu erwidern geben, daß es meiner Meinung nach sich nicht empfiehlt, eine Veränderung der Frist vorzunehmen. Darüber glaube ich, daß alle Mitglieder einverstanden sein werden. Ich werde mich für den Antrag des Abg. Maquet, die Frist auf den 1. Okt. v. N. nicht anzuheben, zu erklären. Andererseits steht fest, daß die Einführung des vom Reichstage beschlossenen Reinigungszwanges zu einer erheblichen Belastung des Brennereiwesens und auch der Wirtschaften führen würde, indem die Verkohlungsstellen der Apparate zum Teil und alle Werke heute einverleibt werden. Derartige Belastungen sind doch dann gerechtfertigt, wenn man über die Erreichbarkeit des Zieltes einig ist. Da dies letztere nicht der Fall ist, so glaube ich, es ist richtiger, einfach den Paragrafen auszuheben, als die Frist hinauszuschieben. Die Frage selbst wird ohnehin in fünf Wochen, und dazu habe ich mich bereit erklärt, zu erledigen. Das ist eine Frage, von der ich die Angelegenheit nicht weiter verlagert werden will. Es wird dies Ausgange des Reichsgesundheitsamtes sein. Sollte man zur Überzeugung kommen, daß eine obligatorische Reinigung notwendig wäre und durchzuführen ist, dann werden wir mit einem darauf bezüglichen Gesetz kommen. Ich bitte Sie also, wenn es möglich ist, dem Gesetz so, wie es vorliegt, zuzustimmen.

Damit schließt die Diskussion. Die Vertagung auf eine Kommission von 14 Mitgliedern wird gegen die Stimmen der Nationalliberalen und der Reichspartei abgelehnt; die zweite Beratung wird somit im Plenum stattfinden.

Abg. v. Bismarck: Die Tagesordnung ist die zweite Beratung des Gesundheitsgesetzes betr. die Abänderung des Vereinsgesetzes.

„Sind die zu legenden Akten zunächst oder ausschließlich zum Ablos nach dem Auslande bestimmt (Privatverkehr)“ zu finden auf diese Lager, wenn sie unter antiken Umständen stehen, die Bestimmungen in den §§ 101 und 103 Anwendung.“

Dr. v. Bismarck: Ich beantrage:

„Die Lagerfrist soll in der Regel einen Zeitraum von fünf Jahren nicht überschreiten, der Bundesrat ist in diesem Befugnis, diese Frist allgemein oder für einzelne Landesklassen zu verlängern.“

Abg. v. Bismarck (Dr.): Begründet seinen Antrag mit Hinweis darauf, daß man unter allen Umständen getreulich den Bundesrat verbinden müsse, die Lagerfrist auch einmal gelegentlich länger als auf 5 Jahre zu bestimmen.

Schloßherr Dr. v. Malchow: Ich vermag nicht einzusehen, was der Abg. v. Bismarck seine Meinung bezeugen kann, wenn er meint, daß die Bestimmungen der Paragrafen des Zollvereinsgesetzes ohnehin schon Ausnahmen für ganze Ostprovinzen zulassen. Von Seiten der Stadt Hamburg würde Gewicht darauf gelegt, grundsätzlich noch eine längere Lagerfrist zu erlangen, und deshalb haben die verbundenen Regierungen geglaubt, dieses Gesetz vorlegen zu sollen. Ich muß ganz bestimmt der Meinung widersprechen, als ob der Bundesrat nicht die Befugnis hätte, die Lagerfrist unter Umständen auch auf kürzere Zeit als 5 Jahre zu bemessen. Die Annahme des Antrages v. Bismarck würde die Situation auch in seiner Weise ändern. Denn der Antrag bestimmt nicht, eine, die Lagerfrist in Privatlagern muß mindestens 5 Jahre betragen, — dem würde ich widersprechen müssen — sondern er hält die gesetzliche Bestimmung genau aufrecht, daß die Lagerfrist in der Regel einen Zeitraum von 5 Jahren nicht überschreiten dürfe. Das ist genau das, was, was in der Regierungslage liegt. (Widerspruch laut.) Auch im Vereinsgesetz ist durchaus nichts anderes bestimmt. In seiner Weise wird durch dasselbe die Befugnis des Bundesrats befestigt, unter Umständen eine kürzere Lagerfrist zu bestimmen. Es liegt uns durchaus fern, etwa dem Handel Schwierigkeiten bereiten zu wollen. Ich meine, wie die Sache liegt, ist es das Einfachste, wenn Sie die Vorlage der verbundenen Regierungen unverändert annehmen.

Abg. v. Bismarck (Dr.): Bittet um Ablehnung des Antrages v. Bismarck, weil der Bundesrat in Bezug auf die Privatlager freie Hand in jeder Beziehung haben müsse. Ein gesetzliches Minimum für die Lagerfrist empfehle ich nicht.

Abg. v. Bismarck (Dr.): Der Abg. v. Bismarck kann sich bei dem Bundesrat gegenüber dem bisherigen Zustande. Jedemfalls wird durch den Antrag v. Bismarck nicht erreicht, was es ist daher besser, es bei der Regierungslage bewenden zu lassen.

Abg. v. Bismarck (Dr.): Bittet gleichfalls um Ablehnung des Antrages v. Bismarck.

Nach weiteren Bemerkungen der Abg. v. Bismarck, Graf v. Bismarck, v. Bismarck und v. Bismarck wird unter Ablehnung des Antrages v. Bismarck der Gesetzentwurf unverändert angenommen.

Damit ist die Tagesordnung erledigt.

Nächste Sitzung: Dienstag 1. Mrz. (Anträge Hitze-Lieber, betreffend Arbeiterlohn und Befähigungsnachweis und Antrag v. Bismarck, betreffend den Handel mit Spirituosen in den deutschen Kolonien).

Schluß 5 Mrz.

Preussischer Landtag.

(Bericht der Saale-Bez.)
Abgeordnetenhaus.

36. Sitzung am 16. März, 12 Mrz.

Die zweite Beratung des Eisenbahngesetzes wird fortgesetzt mit Tit. 2 der Einnahmen „Güterverkehr“ verbunden mit Tit. 1 der Verabreichung der Verhandlungen des Landeseisen-

bahnwesens und einer Petition. Der Ermächtigung der Eisenbahn- und Mühlendirektorate.

Die Kommission (Berichteratter Abg. v. Tiedemann-Bonst) beantragt, über die Petitionen zur Tagesordnung überzugehen.

Abg. v. Seer (natl.) befürwortet die Petitionen, die lediglich eine gerichte Verpflichtung der Bahnen der Landwirtschaft im Osten betreffen.

Berichteratter Abg. v. Tiedemann-Bonst begründet den Beschluß der Kommission, indem er darauf hinweist, daß das Interesse der Landwirtschaft des Ostens durchaus nicht eine solche billigerer Tarifveränderung erfordert, daß vielmehr diese Maßregel lediglich dem Nutzen der Eisenbahn zu dienen würde.

Abg. v. v. Strachwitz (Centr.) hält eine weitere Ermächtigung der Kolonialisten im Interesse der oberirdischen Kohlenindustrie für notwendig. Die oberirdische Kohle müsse durch billigen Transport in den Ostland geleitet werden, die englischen Kohlen aus der Ostsee zu verdrängen. Der einzige Schlüssel an den Eisenbahnen liegt in der leicht zu verschmerzen. Die Staatsbahn habe sich auch nicht dazu, die Ueberhörsse zu erzielen.

Abg. Graf Kanitz (konl.): Die Ueberhörsse aus den Eisenbahnen werden jetzt schon zu Tarifermäßigungen verwendet; bei Vertheilung der Staatsbahnen ist der Tarif für Montanprodukte fortzubehalten ermäßigt worden. Auch sonst ist für diese Ueberhörsse kein Anlaß zu bestehen, sondern nur durch den Bau von Kanälen. Alles zusammen übersteigt weit die Ueberhörsse aus dem Güterverkehr. Wo haben die Herren kein Recht, sich in der Weise zu betragen, wie das gestern Herr v. Hammer und Herr v. Niderer getan haben.

Die Eisenbahn gehört doch nicht allein der Industrie, sondern der ganzen Lande. Wenn ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

Ich misgönne der schlesischen Kohle die Veräußerung des herabgesetzten Kohlentarifs nicht, aber ich zweifle, daß sie im Stande ist, die englische Kohle völlig zu verdrängen, auch wenn man den Tarif weiter ermäßigt. Zur Verdrängung der englischen Kohle wäre ein Weg, durch den die Industrie und die Bevölkerung der Eisenbahnen fällt auf die Schultern des Grundbesitzes. Unter Umständen können fortgesetzte Tarifermäßigungen zum Vortheil der Eisenbahn führen, wie das in Amerika bei den kleinen Eisenbahngesellschaften vielfach der Fall gewesen ist. In England hat die Gütertarife doppelt so hoch wie bei uns. Unter allen Umständen geht es für Industrieermäßigungen eine Grenze, die nicht überschritten werden darf, wenn nicht das Recht da sein soll. Diese Grenze zu berechnen, ist selbst für den flügsten Tarifveränderer sehr schwierig. Das hängt von den verschiedenen, ungewissen Momenten, namentlich von einer gewissen Berechnung der Schiffkostenverhältnisse ab, die nach den besten Kennern des Eisenbahnwesens unmöglich ist.

wohl in einem schriftlichen Bericht hätten vorgelegt werden können. Es ist bei der Länge des Hauses absolut unmöglich, Erklärungen von einer solchen Tragweite, mit solchen Ziffern und Details, nun sofort in der Spezialdebatte zu beantworten. Deshalb habe ich für die Zukunft allerdings den Wunsch, daß der Eisenbahnetat in seinen wichtigsten Positionen mit einem schriftlichen Bericht des Berichterstatter Abg. v. Tiedemann-Bonst: Der Abg. v. Niderer hätte gar keine Veranlassung, sich zu wundern; denn es wird ihm doch bekannt sein, daß ich als Berichterstatter der Kommission die Pflicht habe, die Kommission zu vertreten. Ein schriftlicher Bericht ist bisher in Entschlossenheit noch nicht erstattet worden, ohne daß ein ausdrücklicher Wunsch des Hauses danach vorlag.

Der Titel wird bewilligt.
Die Verhandlungen des Landeseisenbahnwesens werden durch Kenntnisnahme für erledigt erklärt.

Ueber die Petitionen geht das Haus nach dem Antrag der Kommission zur Tagesordnung über.

Der Rest der Einnahmen gelangt unverändert zur Annahme.
Bei Kap. 23 der fortzubehalten Ausgaben „Zum Etat der veralteten Eisenbahnen“ wird die Diskussion über Tit. 1-6 vereinigt und folgende Fragen zur Verabreichung gestellt: Erhöhungen der Normalgehälter und Stellenvermehrungen, Beamtenverhältnisse, Umgestaltung der Beamten-Pensions- und Unterhaltungsstellen.

Abg. v. Lehmann (Centr.): Bei der Eisenbahnverwaltung herrschen ganz unübersichtliche Zustände in Bezug auf die Beamten, die erst nach vielfältig währiger Tätigkeit für definitive Anstellungen kommen. Hier muß Wandel geschaffen werden durch Erhöhung der eintretenden Stellen, und ich hoffe, daß schon der nächste Etat Besserung bringen wird.

Abg. v. v. Serghab (nl): macht auf eine Ungleichheit aufmerksam, die in Frankfurt a/M. die Eisenbahnbeamten gegenüber den anderen dortigen Beamten erwidern. Wegen des besseren Lebensunterhaltes in dieser Stadt seien allen anderen Beamten-Verordnungen der eintretenden Stellen, und die Eisenbahnbeamten nicht. Er bitte, diese Ungleichheit zu beseitigen.

Minister v. Malyach: Sowohl die Anträge des Abg. v. Lehmann wie die des v. Serghab fallen bei mir auf günstigen Boden. Eintretende Stellen können allerdings immer nur geschaffen werden für ein dauerndes Bedürfnis. Vollständig bedauerlich ist die Anstellung von Beamten in Frankfurt a/M. der größten Städte, wie Bremen, Hamburg, Köln veranbahnen.

Abg. v. Bachem (Centr.): Ich würde den Herrn Minister noch besonders bitten, betreffs der Wohnstätten recht parson zu sein. So lange Ueberhörsse da sind, ist die Stellung des Herrn Ministers in eine sehr angenehme; er ist reich wie Adonis König (Sextier), und die Abgehörten machen Witzchen vor ihm, um ihre Ueberhörsse zu empfinden. Welche aber, wenn die Ueberhörsse aufhören sollten. Ich würde den Herrn Minister allerdings auch dann noch halten. (Sextier.)

Nach einer Richtung darf die Sparanleihe allerdings nicht zu weit getrieben werden, nämlich in der Fälligkeit für die Unterbeamten. Freieren sind zum Teil recht schlecht besoldet, und der Etat Veremittlungen zu ihren Gunsten gemacht werden. Besonders gewundert hat es mich, daß die Zahl der eintretenden Lokomotivführer und Schiffsmechaniker in den letzten drei Jahren von 5163 auf 3942 herabgesetzt ist. (Sextier.) Bei der Wichtigkeit, die diese Kategorien für die Sicherheit des Betriebes haben, hoffe ich, darüber noch genügende Aufklärung zu erhalten.

Bei dem Titel 10, der die Ueberhörsse betrifft, ist die 30 Jahre bei der Bahnverwaltung gewesen sind, bei Annahme ihrer Leistungsfähigkeit im Lohn herabgesetzt werden. Das entspricht doch wenig der Richtung unserer Zeit, für die Schwachen zu sorgen, und muß auch politisch viel böses Blut machen.

Ich erlaube mir, die Ueberhörsse zu empfinden, auch nach der Verhandlung der Petitionen kommen. Es böß sich die Petitionen wohl nicht gemeint, wie der Herr Minister anzunehmen scheint. Die Klagen über zu geringen Wohnungsgeldzuschuß sind meistens berechtigt. Die Eisenbahneinrichtungen sind, was die Betriebsverhältnisse der einzelnen Eisenbahndirektionen und mit dem Etat vorgelegt werden, damit wir ein Bild davon haben, wie weit die einzelnen Landesstellen an den Eisenbahn-Einnahmen beteiligt sind.

Es würde auch wohl nur gerechtfertigt, dem Subpersonal der wichtigen Verwaltungen, das weit bedeutenderer Dienst ist als das des Orients, entsprechende Zulagen zu gewähren. Die hierdurch entstehenden Mehrausgaben liegen sich vielleicht durch eine entsprechende Reduktion der Kosten für Bureauaus und Bureaupersonal aufwiegen.

Gehheimrat v. Diers: Die Annahme des Herrn v. Bachem, daß eine Verminderung des Lokomotivpersonals notwendig ist, ist ein wenig zu frühzeitig. Ich bin geneigt, sowohl bei den Lokomotivführern wie bei den Gezeiten ist eine Verminderung der eintretenden Stellen eingetretet.

Abg. v. Berger-Witten: führt Klage darüber, daß aus dem Eisenbahnetat der Eisenbahnen-Direktion das Bild von dem Zustand der Eisenbahnen entzogen wird. Der Herr v. Bachem hat die Eisenbahnen entzogen. Ich würde den Herrn Minister bitten, sich darüber zu äußern, wie weit die Eisenbahnen in dem Etat vorgelegt werden, damit wir ein Bild davon haben, wie weit die einzelnen Landesstellen an den Eisenbahn-Einnahmen beteiligt sind.

Es würde auch wohl nur gerechtfertigt, dem Subpersonal der wichtigen Verwaltungen, das weit bedeutenderer Dienst ist als das des Orients, entsprechende Zulagen zu gewähren. Die hierdurch entstehenden Mehrausgaben liegen sich vielleicht durch eine entsprechende Reduktion der Kosten für Bureauaus und Bureaupersonal aufwiegen.

Gehheimrat v. Diers: Die Annahme des Herrn v. Bachem, daß eine Verminderung des Lokomotivpersonals notwendig ist, ist ein wenig zu frühzeitig. Ich bin geneigt, sowohl bei den Lokomotivführern wie bei den Gezeiten ist eine Verminderung der eintretenden Stellen eingetretet.

Abg. v. Berger-Witten: führt Klage darüber, daß aus dem Eisenbahnetat der Eisenbahnen-Direktion das Bild von dem Zustand der Eisenbahnen entzogen wird. Der Herr v. Bachem hat die Eisenbahnen entzogen. Ich würde den Herrn Minister bitten, sich darüber zu äußern, wie weit die Eisenbahnen in dem Etat vorgelegt werden, damit wir ein Bild davon haben, wie weit die einzelnen Landesstellen an den Eisenbahn-Einnahmen beteiligt sind.

Es würde auch wohl nur gerechtfertigt, dem Subpersonal der wichtigen Verwaltungen, das weit bedeutenderer Dienst ist als das des Orients, entsprechende Zulagen zu gewähren. Die hierdurch entstehenden Mehrausgaben liegen sich vielleicht durch eine entsprechende Reduktion der Kosten für Bureauaus und Bureaupersonal aufwiegen.

Gehheimrat v. Diers: Die Annahme

Wettbewerbsmacht besitzt, hat nur eine Ermäßigung der größeren Bedingungen notwendig ist, wodurch die kleineren Bedingungen voll berücksichtigt werden können.

• **Stettin, 16. März.** In der Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahnen der Provinz wurde am 18. März die Beschlüsse des Ausschusses über die Abnahme von 5 Proz. für 1888 zu vertreiben und das Aktienkapital von 12 auf 20 Mill. zu erhöhen, beschlossen.

• **Deutsche Grundbesitzer-Verein, Berlin.** In der Generalversammlung am 16. d. wurde nach Bekanntgabe des Geschäftsberichts die mit einem Einkommen von 212,265.29 M. abzuführende Bilanz, und die Verteilung dieser Summe auf die Mitglieder beschlossen. Die Bilanz ist am 16. d. genehmigt und die Aufstellung der Dividende genehmigt. Die Dividende beträgt 10 Proz. des Kapitals, d. h. 21,226.529 M. Die Dividende wird am 1. April 1888 an die Mitglieder ausbezahlt. Die Bilanz ist am 16. d. genehmigt und die Aufstellung der Dividende genehmigt. Die Dividende beträgt 10 Proz. des Kapitals, d. h. 21,226.529 M. Die Dividende wird am 1. April 1888 an die Mitglieder ausbezahlt.

• **Wittenberg, 16. März.** (Tel.) Wegen schwachen Stuges unterließ. Keine Mill. Gehe.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

Im allgemeinen sind die Umsätze bei sehr schwachem, meist für Unternehmungen laut für höhere Termine mangelhaft und die Erträge sehr geringfügig. Die Umsätze sind nicht mehr bedeutend zu erwarten.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.

• **Stettin, 16. März.** (Tel.) Wegen per Mail 204, per Nov. 200. Stuges per März — per Mail 119 a 120, per Okt. 124 a 123.