

# Riesauer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Telegraph-Adresse  
"Tageblatt", Riesa.

Amtsblatt

Nummernpreis  
Nr. 20.

der Königl. Amtshauptmannschaft Großenhain, des Königl. Amtsgerichts und des Stadtraths zu Riesa.

Nr. 208.

Freitag, 6. September 1895, Abends.

48. Jahrg.

Das Riesauer Tageblatt erscheint jeden Tag Abends mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Vierteljährlicher Bezugspreis bei Abholung in den Expeditionen in Riesa und Straßla, den Ausgabestellen, sowie am Schalter der kaiserl. Postanstalten 1 Mark 25 Pf., durch die Träger frei ins Haus 1 Mark 50 Pf., durch den Briefträger frei ins Haus 1 Mark 65 Pf. Anzeigen-Annahme für die Nummer des Ausgabestages bis Vormittag 9 Uhr ohne Gewähr.

Druck und Verlag von Langer & Winterlich in Riesa. — Geschäftsstelle: Rastantenstraße 59. — Für die Redaktion verantwortlich: Hermann Schmidt in Riesa.

Montag, den 9. September 1895 Vorm. 10 Uhr

kommen auf Riesauer Platz — Zusammenkunft am Wasserwerk an der Leutenwiger-Straße — 26 Beilen Kartoffeln zur Versteigerung.  
Der Gerichtsvollzieher des Königl. Amtsgerichts das.  
J. S.: Kubrac.

## Zur Bahnsteigsperrung.

Nur ungern, nur zögernd und nur, nachdem aus der zweiten Kammer unseres Landtages heraus wiederholt dem Wunsch Ausdruck gegeben worden war, man möge bei den sächsischen Staatsbahnen einen Versuch mit der Bahnsteigsperrung machen, um den Schaffnern das gefährliche Locken der Fahrkarten vom Trittbrettle aus abzunehmen, hat sich unser Finanzministerium zu einem solchen Versuche entschlossen, und vom 1. October, an werden wir die begehrte Sperre an der ganzen Linie von Leipzig nach Hof eingeführt sehen.

Bei dem Parteitreiben, wie es in Deutschland üblich ist, gehört es nicht zu den seltenen Erscheinungen, daß man die Regierung erst Jahre lang zu einer Maßregel drängt, und wenn dann die Maßregel eingetreten ist, Ach und Weh über ebendiese Regierung schreit, die sich zu solchen bodenlosen Berührungen hinsetzen lasse.

Hinsichtlich der Bahnsteigsperrung ließ sich Mehlisches mit Bestimmtheit erwarten. Und richtig, — kaum war es amtlich bekannt gegeben, daß die Maßregel versuchsweise eintreten solle, so fand sich auch sofort in der demokratischen Presse übereinstimmend folgende Auslassung:

„Die Bahnsteigsperrung ist nichts als ein Sieg der Bureaucratie. Namentlich den Reisenden gegenüber, die mit Koffern und Taschen, hilflosen Kindern, Regenschirmen, Gepäckstücken und Handpaketen und Plaisirs belastet, eben glücklich den Ausgang vom Perron gewonnen haben und nun aufgerüttelt und angehalten werden: „Die Wägen vorweisen!“ — diesen Reisenden gegenüber ist die Bahnsteigsperrung und Kontrollirerei, die durch gar nichts gerechtfertigt werden kann, auf das Entschiedenste zu verdammen. Der sächsischen Staatsbahn, die bisher im Rufe der Urbanität stand, ist die widerwärtige Neuerung auch gar nicht beizufallen. Die preussischen Bahnen, die in Leipzig münden, besprechen uns den Wechselbalg. Aber müssen wir, wenn man in Berlin pfeift, folgen? Der deutsche Michel läßt sich viel gefallen. Diesmal aber müßten Stadtverordnete, Landtage, Handelskammern und Vereine mit gehörigen Protesten vorgehen. Es ist schade, daß nicht ein Reichstagsabgeordneter diese unerhörte Verletzung des Verkehrs zur öffentlichen Sprache gebracht hat. Man sehe nur in Leipzig die angstvolle Drängerei und höre die Verwünschungen. Wird sich der Deutsche das wirklich gefallen lassen? Die gesammte Presse muß gegen die Neuerung einmüthig Front machen.“

Wir sind weit davon entfernt, zu den Freunden der Bahnsteigsperrung zu gehören, aber die Aufforderung, daß auch der Landtag gegen dieselbe gehörig protestiren solle, mußet uns doch seltsam an. Denn die Regierung kommt ja mit der von ihr widerwillig getroffenen Einrichtung nur den auf dem Landtag kundgegebenen Wünschen nach. Im Folgenden soll der Beweis dafür gegeben werden.

In Folge der von socialdemokratischer und anderer Seite bei den Verhandlungen über unser Eisenbahnwesen bei der 2. Kammer vorgebrachten Beschwerden über das Durchbohren und Prüfen der Fahrkarten von den Wagentrittbreitern aus hatte der Finanzausschuß der 2. Kammer (Abtheilung A) an die 2. Staatsregierung das Ersuchen um eine Aeußerung über die Frage gerichtet, ob sich dieser Uebelstand nicht beseitigen lasse. Dem Wunsche des Ausschusses entsprach die Regierung durch eine Mittheilung, die in den Berichten der 2. Kammer vom Jahre 1892 unter Nr. 146 im Druck vorliegt. Es wird darin im Wesentlichen gesagt, daß der Uebelstand nicht so arg sei, wie er scheint, und daß man ihn nur würde beseitigen können, wenn man das jetzige Coupeesystem der Eisenbahnwagen ganz allgemein aufhebe oder die Bahnsteigsperrung einführe, die jedoch sehr viele und höchst gewichtige Bedenken gegen sich habe. Es heißt in der Aeußerung der königlichen Staatsregierung wörtlich:

Von den beim Eisenbahnbetriebe leider vorkommenden Unfällen sind es verhältnismäßig nur wenige, welche sich auf die Prüfung der Fahrkarten während der Fahrt zurückführen lassen. Im Jahre haben in den 18 Jahren von 1876

bis 1891 4 Beamte und Arbeiter bei diesem Dienst das Leben verloren und 30 Beamte und Arbeiter Verletzungen erlitten, welche eine längere oder kürzere Dienstunfähigkeit zur Folge hatten. Wenn die öffentliche Meinung auf Beseitigung der Ursache gerade dieser Unfälle besonders lebhaft dringt, so findet dies seine Erklärung in dem Umstande, daß die gefährlichen Bewegungen des Personals, welche zu einzelnen Unfällen führen, vor den Augen des reisenden Publikums ausgeführt werden. Es darf dem gegenüber aber betont werden, daß die mit dem Güterzugdienste verbundenen Verrichtungen, namentlich die Rangirarbeiten, mit nicht geringeren Gefahren für Leben und Gesundheit der dabei Beschäftigten verbunden sind.“

Nachdem sodann weiterhin betont worden ist, die Prüfung der Fahrkarten während der Fahrt zu verbieten werde unmöglich sein, wenn entweder bezüglich der Personenzüge von dem jetzt gebräuchlichen Coupeesystem zum sogenannten Interkommunikationssystem allgemein übergegangen oder die Bahnsteigsperrung eingeführt werde, läßt die Regierung dieser letzteren Maßregel folgende Beurtheilung zu Theil werden. Sie betont zunächst, daß durch die Sperre der Bevölkerung der jederzeitige unentgeltliche Zutritt zu den Perrons, namentlich auch bei Begleitung oder Abholung von Reisenden entzogen wird, und fährt dann fort:

„Schwerwiegender erscheint jedoch — abgesehen von dem Kostenpunkte — das Bedenken, daß auch nach Verlegung der Fahrkartenkontrolle an die Bahnsteig- oder Perronsperrung die gefährlichen Bewegungen des Zugbegleitungspersonals an den Wagen während der Fahrt nicht ganz wegfallen würden, in den Fällen nämlich, in denen dasselbe durch Platzanweisung, durch Ertheilung von Auskünften an Reisende, durch Öffnen und Schließen der Coupeethüren bis zur Abfahrt des Zuges ausgehalten worden ist und erst nach Zugangnahme des letzteren über die Wagentrittbreiter zum Dienstcoupee gelangen kann. Diesem Bedenken würde sich nur durch eine starke Vermehrung des Zugbegleitungspersonals oder aber durch eine sehr reichliche Bemessung der Aufenthaltzeiten auf Zwischenstationen begegnen lassen. Eine Personalvermehrung ist namentlich als Folge einer Absperrung der Bahnhöfe, die ohnehin eine Verstärkung des Stationspersonals bedingt, sehr unerwünscht; die Verlängerung der Zugaufenthalte würde aber gegenüber den jetzigen Bestimmungen auf pünktliche und schnelle Abfertigung der Züge geradezu einen Rückschritt bedeuten. Dieraus kann der Erfolg einer Absperrung der Bahnhöfe und Perrons nach mannigfachen Richtungen hin nicht vollständig befriedigen. Es kommt hinzu, daß die Kosten der Durchführung der Maßregel sehr beträchtliche sind, und zwar handelt es sich nicht bloß um einen einmaligen Aufwand für bauliche Herstellungen auf den Stationen, als: Anbringung von Einfriedigungen, Thoren und beweglichen Schranken, Veränderungen an Gleisen und Gebäuden, Herstellung von Wartehallen, Portierhäusern, Fußgängerunterschlüssen u. s. w., sondern auch um einen regelmäßigen jährlichen Mehraufwand für Stationskontrollebeamte. Selbst bei der Beschränkung der Maßregel auf diejenigen Hauptlinien, welche regelmäßig einen sehr starken Personenverkehr aufweisen, würde nach einer überschläglichen Veranschlagung weit über eine halbe Million Mark für bauliche Herstellungen aufzuwenden sein und für Anstellung von Stationskontrollebeamten eine jährliche Mehrausgabe von annähernd 400000 Mk. notwendig werden. Ob dagegen eine Ersparnis an Zugbegleitungspersonal eintreten würde, muß dahingestellt bleiben. Im günstigsten Falle würde diese Ersparnis nur ausreichen, um den Bedarf an Fahrpersonal auf denjenigen Linien zu decken, auf denen die Absperrung der Bahnhöfe und Perrons unterbleibt, wenn man etwa das Verbot der Fahrkartenprüfung während der Fahrt auch auf diesen Linien ausdehnen und die Kontrolle nur während der Zugaufenthalte vornehmen lassen wollte. Ueberdies würde in den Dresdener Bahnhöfen bis zur Vollendung der Umbauten von einer Absperrung jedenfalls abgesehen werden müssen. Bei dieser Sachlage hält das Finanzministerium den gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für geeignet, um der Ab-

sperrungsfrage näher zu treten. Dasselbe glaubt vielmehr noch abwarten zu sollen, bis weitere Erfahrungen aus anderen Verwaltungsbereichen Deutschlands vorliegen und behält sich nach Befinden vor, im Staatshaushaltsetat auf die Finanzperiode 1894/95 bezügliche Anträge zu stellen.“

So wenig Meinung hatte damals, im März 1892, die Regierung für die Sperre der Bahnsteige. Aber nur ein Theil der Finanzdeputation berührte sich bei diesem Bescheide, die übrigen hielten eine allmähliche Beseitigung des Uebelstandes, der mit der Prüfung der Fahrkarten während der Fahrt verbunden ist, für notwendig und wünschten, daß die königliche Staatsregierung einen Versuch mit der Absperrung zu geeigneter Zeit mache.

Auch noch im vorigen Jahre, im Februar 1894, beantwortete das königliche Finanzministerium die Frage der Finanzdeputation der 2. Kammer, ob die in neuerer Zeit auf einem Theile der preussischen Bahnen eingeführte Absperrung der Bahnsteige Erfahrungen geliefert hätte, welche Aussicht auf die Möglichkeit einer Beseitigung der Fahrkartenprüfung vom Trittbrettle aus eröffneten, dahin: daß die Zeit des Bestehens der fraglichen Einrichtung der preussischen Eisenbahnverwaltung noch zu kurz sei, um umfassende Erfahrungen haben lassen zu können, und daß bis jetzt die Ansichten über die Wirkungen ziemlich auseinandergingen, auch nicht allenthalben günstig lauteten; der Zeitpunkt bestimmte Entschlüsse in dieser Angelegenheit zu fassen, erscheine daher der Staatsregierung auch jetzt noch nicht gekommen; sie sei aber bereit, die Sache weiter im Auge zu behalten. Ein Finanzauausschuß (pro) seine Zustimmung dazu aus und empfahl namentlich, die Umbauten und Neuanlagen von Bahnhöfen schon jetzt auf die Möglichkeit, eine andere Art der Fahrkartenprüfung später leicht einführen zu können, Rücksicht zu nehmen, rechte auch die probeweise Einführung auf einer einzelnen Strecke an, um mit dem Sammeln von Erfahrungen nicht lediglich auf Preußen angewiesen zu sein. Ein anderer Theil der Deputation verharrete jedoch auf dem früheren ablehnenden Standpunkte. So zu lesen im Berichte der 2. Kammer vom 27. Februar 1894 Nr. 130.

Bei den Verhandlungen in der Kammer selbst über den Bericht des Finanzausschusses ist von keiner Seite, auch von der liberalen und sozialdemokratischen nicht, irgend ein Einwand gegen die von dem Ausschusse angeregte probeweise Einführung der Sperre auf einer einzelnen Strecke gemacht worden. Nachdem jedoch die Regierung, ungern, wie aus dem Obigen hervorgeht, dieser Anregung der Volksvertretung Folge gegeben hat, beginnen alsbald die schmählichen Angriffe, nach denen die Probe nichts weiter sein soll, als ein Ausfluß des Bureaucratismus! Man vergleiche mit der oben erwähnten Darstellung des wahren Sachverhalts, die wir hier, nach dem „Vogl. Anz.“, gegeben haben, nun noch einmal die oben angeführten freisinnigen Auslassungen und man wird über den Mangel an Wahrheit, der in ihnen zu Tage tritt, nunmehr sein Urtheil selbst bilden können.

## Tagesgeschichte.

**Deutsches Reich.** Der Reichskanzler Fürst Hohenlohe benutzte seinen Aufenthalt in Rußland, um sich dem russischen Kaiserpaar vorzustellen. Nach einer Meldung aus Petersburg wurde der Reichskanzler am Donnerstag dort erwartet, um in Peterhof vom Kaiser und der Kaiserin in Audienz empfangen zu werden.

Die Entscheidung über die Neuweisung der Stelle des Präsidenten des Reichspatentamts ist, wie die „Schles. Bzg.“ berichtet, erfolgt. Die Ernennung des anlässlich seiner Thätigkeit beim Abschlusse des deutsch-österreichischen Handelsvertrages vielgenannten Winkl. Geh. Ober-Regierungsraths v. Daber vom Reichsamt des Innern zum Präsidenten des Patentamts steht sicher bevor.

Der „Vorwärts“ veröffentlicht einen Brief Stöckers an einen „sehr bekannten Führer der konservativen Partei“, der nicht genannt wird. Wahrscheinlich ist dieser Brief ein Cabinetsstück aus der Sammlung der Hammerstein'schen