

an Per-

1902
483 846
—
—
729 268
99 314
Verhältnis-
Personen-
Zahlen
als ge-
Pfen-

1902
2,52
—
—
5,18
schnell-
aus-
tigen
zeit,**
ahnen
wört-

enden
erden,
Per-
leich-
preußi-
mäßi-
nden
wurde
er-
alten
gehe
chon
Die
ende

hen,
mit
sent-
iten.

hen
3 zu

c o
gibt
nen
ten
ilo-

er

ind

ch
ch-

	Gefahrene Güter- tonnenkilometer	Einnahme f. d. Güter- tonnenkilometer
1894	17 896 750 586	3,76 „
1895	19 103 817 109	3,76 „
1896	20 116 646 488	3,89 „
1897	21 995 762 363	3,83 „
1898	23 793 650 061	3,76 „
1899	25 667 066 759	3,55 „
1900	27 054 650 312	3,52 „
1901	25 934 718 296	3,55 „
1902	26 997 527 929	3,54 „
1903	29 357 607 782	3,55 „
1891—1903 . .	+ 98,79 %	— 6,08 %

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß hier die Resultate nicht so gleichmäßig günstig sind wie beim Personenverkehr, wenn man eine Reihe von Jahren vergleicht. Im ganzen hat der Güterverkehr an gefahrenen Tonnenkilometern seit 1891 um 98,7 % zugenommen. Aber innerhalb dieser Zeit sind nicht unwesentliche Schwankungen vorgekommen, die auf das Jahresresultat unzweifelhaft einen bedeutenden Einfluß gehabt haben. Im Jahre 1902 ist ein bedeutender Rückgang eingetreten, der eine dringende Mahnung zu großer Vorsicht in der Beurteilung dieses Teiles unseres Eisenbahnbetriebes sein muß. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr, die im Jahre 1891 durchschnittlich 3,78 Pfg. f. d. Tonnenkilometer betragen, sind während der langen Zeit von 12 Jahren auf 3,55 Pfg. heruntergegangen. Prozentualiter ist das ein Rückgang von 6,08 % f. d. Tonnenkilometer, während beim Personenverkehr der Rückgang nur 14 % ist.

Die Vermehrung der Zahl der gefahrenen Gütertonnenkilometer von 1902 auf 1903 stellt sich auf 8,7 % und die Vermehrung der Einnahmen auf 9,4 %.

Hieran anschließend geht der Redner auf den Antrag v. Arnim, Dr. Friedberg und Freiherr v. Zedlitz ein und fährt fort:

„Meine Herren, ich kann über diesen Gegenstand nicht sprechen, ohne auf einen Aufsatz im Staatsanzeiger zurückzukommen, der am 30. November vorigen Jahres erschienen ist und offenbar den Zweck hatte, den Lesern klarzumachen, welche großen Vorteile das preußische Eisenbahnwesen bisher der Volkswirtschaft Preußens gebracht hat, wie es damit seine Aufgabe erfüllt habe. Ich erkenne die Ausführungen dieses Aufsatzes in allen Teilen an sich als richtig an, und wir können dem Verfasser dankbar sein für das außerordentlich interessante Material, das darin enthalten ist. Aber immerhin, meine ich, ist der Aufsatz doch ein bißchen einseitig gefaßt; ich bitte es mir nicht zu verübeln, wenn ich einige Zeilen hinzufügen möchte. Wir können doch die Wirksamkeit der preußischen Staatsbahnen nicht allein nach dem beurteilen, was sie in der Ermäßigung der Gütertarife gebracht haben, sondern müssen auch das in Betracht ziehen, was sie sonst für andere Zwecke aufgebracht haben, und darin sehe ich doch bis jetzt ihre bedeutendste Wirksamkeit. Es ist in dem Aufsatz auch ganz richtig ausgeführt, daß eine allmähliche, dem wirtschaftlichen Bedürfnis des Ganzen entsprechende Reduktion der Tarife eintreten soll, die als Ziel der Verstaatlichung ins Auge gefaßt wurde.

Wir haben inzwischen bei verschiedenen Gelegenheiten von seiten der Regierung bedeutende Summen nennen hören als diejenigen Beträge, um welche die Volkswirtschaft durch Tarifiermäßigungen entlastet worden sei. Wenn ich nicht irre, schwankten sie zwischen 1000 und 1200 Millionen Mark. Demgegenüber ist es notwendig, wieder auszusprechen, was die preußischen Eisenbahnen im übrigen geleistet haben außer den Tarifiermäßigungen. Da gibt Herr v. Thielen in seinem Zehnjahresbericht 1890 bis 1900 an, daß die Verwendung der preußischen Überschüsse der Eisenbahnen für andere Ressorts vom Jahre 1881 bis 1900 1390 Millionen betragen hätte.

Wenn Sie aber die anderen Summen alle zusammenziehen, die für planmäßige Tilgung, für Deckung anderer etatsmäßiger Ausgaben, für Bildung eines außeretatsmäßigen Fonds, für außerordentliche Tilgung von Staatsschulden, für den Ausgleichfonds aufgebracht sind, so gibt das eine Summe von 4529 Millionen, welche seitens der Eisenbahn aufgebracht worden sind.

Nun ist allerdings in dem Schlußsatz dieses Aufsatzes gesagt, daß auch die preußischen Eisenbahnen zur Deckung der Bedürfnisse des ordentlichen Staatshaushalts in anderen Ressorts erhebliche Summen zur Verfügung gestellt haben, und daß diese großen Summen von vielen Teilen als zweckmäßig in der Verwendung angesehen werden. Es heißt dann weiter:

Jedenfalls sind auch diese Summen dem ganzen Lande, der Gesamtheit der Steuerzahler zugute gekommen und haben für gemeinnützige Zwecke Verwendung gefunden, anstatt wie früher den Dividendeninteressen einzelner Aktiengesellschaften zu dienen.

Da hätte doch hinzugefügt werden müssen, daß diese Summen Erträge sind, welche lediglich von einzelnen Erwerbskreisen des Staates aufgebracht sind, daß sie eine einseitige Belastung des Verkehrs, unseres ganzen wirtschaftlichen Lebens bilden im Interesse des Ganzen. Das muß hinzugefügt werden, um die Aufgaben der Eisenbahnen für die Zukunft genauer zu präzisieren. Die größeren Erträgnisse der Eisenbahnen, welche in dieser Schrift behandelt sind, und die wir mit großer Freude begrüßen, haben unzweifelhaft zu einer wesentlichen Erhöhung unseres Verkehrs beigetragen; aber sie sind in erster Linie verursacht durch eine allmähliche Herabsetzung der Tarife, und wir sehen in dieser Herabsetzung der Tarife das erste und durchgreifendste Mittel, um unsere Gütererzeugung noch weiter zu fördern und auf eine Höhe zu bringen, die uns anderen Kulturstaaten entsprechend gleichstellt. Denn wenn wir in Preußen, in Deutschland einen Vergleich ziehen zwischen denjenigen Rohmaterialien, die für den Kulturzustand maßgebend sind, so finden wir, daß wir noch weit in der Entwicklung zurück sind. Ich will darauf hinweisen, wie der Kohlenverbrauch in Deutschland auf den Kopf der Einwohner noch weit unter der Hälfte des Durchschnitts anderer Länder steht, die mit uns in Konkurrenz stehen, wie unser Eisenverbrauch auch bei weitem noch nicht in dem richtigen Verhältnis steht zu anderen Ländern, und daß wir die Entwicklung unseres Landes noch durchaus nicht in dem Sinne als befriedigend betrachten können, um die Förderung desselben als genügend annehmen zu können.

Und was für Folgen haben unsere Tarifiermäßigungen bisher gehabt, meine Herren? Ich bedaure, daß in dem Eisenbahnbetriebsbericht nicht die Entwicklung des Verkehrs für eine größere Anzahl von Gütern aufgeführt worden ist, welche in Ausnahmetarifen gefahren werden, und ich würde dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten sehr dankbar sein, wenn wir im nächsten Jahre eine vollständigere Zusammenstellung über die Vermehrung derjenigen Güter