

und ich freue mich, daß es mir möglich ist, dies hier vor der Kammer constatiren zu können. Wir sehen auch aus dem Berichte, daß es unserer Verwaltung gelungen ist, neben der Sicherheit des Betriebes auch einem steigenden Bedürfniß desselben zu genügen und überhaupt die Ertragsfähigkeit unserer Bahnen zu steigern. Leider ist der Bericht etwas schnell auf die Tagesordnung gekommen,

(Links: Sehr richtig!)

so daß es uns kaum möglich ist, in so eingehender Weise, wie man das wünschen möchte, denselben zu studiren und über denselben zu sprechen. Gleichwohl können wir uns davon überzeugen, daß unsere Bahnen gut verwaltet sind, und ich erwähne dies ganz besonders, weil wir immer einmal gelegentlich in unserm Nachbarstaate Preußen sehr bedauern sehen, daß die Bahnen in Staatsverwaltung sind. Ich, meine Herren, gestehe offen, daß ich zu denen gehöre, welche glücklich und dankbar dafür sind, daß unsere Bahnen in Staatsverwaltung sich befinden, und welche sich auch darüber freuen, daß unser großer Nachbarstaat seine Bahnen in der Hauptsache in Staatsverwaltung genommen hat.

(Sehr richtig! rechts.)

Ich kann nicht finden, daß die Uebelstände, welche man dem Staatsbahnbetriebe nachsagt, in der That vorhanden sind, und ich könnte mir vor Allem gar nicht denken, wie all' den Gegenden geholfen werden sollte, welchen nur durch Bahnen zu helfen ist, die voraussichtlich keine Erträgnisse bringen. Also in dieser Beziehung müßte doch der Staat unter allen Umständen eintreten, weil sich Niemand finden würde, der diese Bahnen bauen wollte. Meine Herren! Aus dem Berichte geht auch ganz deutlich hervor, daß unsere Erträgnisse sich hauptsächlich ergeben aus dem Localverkehr, und wir sehen hieraus, daß in der That unser ganzes Eisenbahnbetriebswesen und die Eisenbahnerträgnisse darauf angewiesen sind, daß unsere Verwaltung und Kammern es verstehen, überall da die wirthschaftlichen Kräfte zu entfalten und zu fördern, wo sie vorhanden sind. Meine Herren! Solche Bahnen, wie wir sie für diese Fälle zu bauen haben, können natürlich besondere Erträgnisse von vornherein nicht garantiren und ich meine, es handelt sich auch nicht sowohl darum, daß wir die Bahnen bauen um der Erträgnisse willen, als um deswillen, daß einzelne Gegenden, welche wirthschaftlich krank sind, gesunden, daß andere, welche wirthschaftlich noch gesund sind, nicht krank werden und daß wir überhaupt die wirthschaftlichen Kräfte in unserm Lande überall entwickeln und ihnen zur Geltung verhelfen, wo es durch den Bahnbau geschehen kann. Meine Herren! Wenn man

daran denkt, daß der Localverkehr eine so große Rolle spielt, so kann man ja auch wohl den Wunsch aussprechen, es möchte demselben Seitens der Verwaltung in jeder Beziehung, wo es sich um die Bequemlichkeit des Publikums, um einen schnelleren Verkehr und rascheren Betrieb handelt, Rechnung getragen werden. Wir sehen ja auch aus dem Berichte, daß die königl. Staatsregierung bemüht ist, in dieser Beziehung immer mehr Wandel zu schaffen. Wir haben auch aus den neuesten Fahrplänen gesehen, daß die Eisenbahnverwaltung darauf ausgeht, insbesondere den Vorortsverkehr so zu gestalten, daß er dem Fernverkehr nicht lästig wird und den Bedürfnissen und Wünschen der großen Städte möglichst genügt.

Meine Herren! Was der Bericht auf Seite 4, 5 und 6 über die Einführung eines gleichmäßigen Tarifs sagt, ist durchaus berechtigt und ich sehe deshalb auch vollständig davon ab, darüber nur ein Wort zu verlieren und die Kammer auch nur eine Minute mit einer Betrachtung über diese Angelegenheit aufzuhalten. Wir dürfen das Vertrauen zu unserer Eisenbahnverwaltung haben, daß sie jederzeit, wo es möglich ist, in dieser Beziehung einem praktischen Vorgehen folgen und überall mitmachen wird, wo sie es für passend und recht findet.

Meine Herren! Es ist im Berichte auch von den zusammenstellbaren Fahrscheinen die Rede. Ja, diese Fahrscheine sind ja eine große Erleichterung für das Publikum und verbilligen viele Reisen sehr. Immerhin sind sie aber eigentlich ein unvollkommenes Ding. Sie gestatten nicht, daß Einer die Reise sofort antritt, wenn er sich zu derselben entschließt, weil er sich erst ein sogenanntes Rundreisebillet verschaffen muß. Sie gestatten eben so wenig, daß Einer im Augenblicke, wo er verreist, noch im Zweifel sein darf über die Linien, welche er befahren will, und sie gestatten noch weniger, daß Einer unterwegs irgendwie seine Route ändert. Er reist also mit einem Fahrschein erst, nachdem er sich längere Zeit dazu entschlossen hat zu der voraussichtlichen Marschroute. In dieser Beziehung würde ein Wandel geschaffen, wenn Kilometerbillets eingeführt würden, welche es ermöglichen, eine Reise sofort anzutreten und eine Reise überhaupt dorthin zu machen, wohin man will, und doch jederzeit sich in dieser Beziehung anders entschließen zu können. Die Sache ist nicht so unwichtig, wie sie auf den ersten Augenblick erscheint. Sie würde eine große Erleichterung des Reisens herbeiführen und ich glaube kaum, daß die Beschwerung für den Betrieb und die Verwaltung eine besondere sein würde. Ich habe das Vertrauen, daß die Verwaltung sich mit dieser Einrichtung eben so gut abfinden würde, wie sie es jetzt mit den zusammenstellbaren Fahrscheinen thut.