

erfolgen wird, diese Frage möchte ich hier nicht weiter erörtern, wiewohl sich mir die Ansicht aufdrängt, daß wir nicht so unbedingt mit den hohen Einnahmen werden weiter rechnen können, die bis jetzt sich aus dem Eisenbahnverkehr ergeben haben, und daß uns dieser Umstand zur Vorsicht mahnt bei neuen Unternehmungen, namentlich bei Anlegung von neuen Linien. Jedenfalls ist der Zustand, in welchem sich jetzt unser ganzer Eisenbahnverkehr befindet, eine dankbar anzuerkennende hohe Leistung der Direction, in welcher sich diese Eisenbahnen befinden. Ich glaube aber auch hervorheben zu müssen, daß an dieser erfreulichen Entwicklung doch auch ein Verdienst dem gesammten Beamtenpersonal zufällt, welches mit großer Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit seine Stelle ausfüllt. Ich habe mich für verpflichtet gehalten, dies umsomehr hervorzuheben, weil ich in der Lage bin, im Auslande wiederholt die anerkanntesten Urtheile zu hören über die Pflichttreue und den eisernen Fleiß, der bei dem Verkehr auf unseren Eisenbahnen in Bezug auf unsere angestellten Beamten sich kundgiebt. Es sind nach dem Bericht Seite 7 9435 Beamte und 19,008 ständige Arbeiter an den Eisenbahnen angestellt, im Ganzen 28,443 Personen. Auch in dieser Beziehung ist sicherlich der organisirte Eisenbahnverkehr eine sociale Wohthat für das Land, indem einer solchen großen Anzahl von Personen Lebensunterhalt und eine gesicherte Lebensstellung verschafft werden.

Hierbei möchte ich nur eine mehr nebensächliche Angelegenheit berühren. Es kommt bei dem Verkehr vielfach vor, daß die Schaffner, um die Fahrkarten zu coupiren, während der Fahrt an den Coupés auf den Trittbrettern hin- und hergehen, die Fenster heruntergelassen werden müssen und die Schaffner nun auf diese Weise die Coupirung der Billets vornehmen. Ich lege weniger Werth auf die Belästigung des Publicums, die dadurch herbeigeführt wird, als vielmehr darauf, daß bei dieser Art des Verfahrens, die Billets zu coupiren, wiederholt Unglücksfälle vorgekommen sind. Namentlich wenn die Trittbretter mit Eis bedeckt sind, sind die Schaffner herabgestürzt und dadurch Unglücksfälle herbeigeführt worden. Ich weiß wohl, daß es nicht möglich sein würde, dieses Verfahren gänzlich abzustellen. Auf den französischen und englischen Bahnhöfen existirt das System, daß überhaupt die Fahrkarte beim Betreten des Perrons und beim Verlassen desselben coupirt wird; auf den österreichischen und süddeutschen Bahnen sind Wagen mit durchgehenden Gängen, wodurch die Gefahr für die Schaffner ebenfalls geringer wird. Ein solcher plötzlicher Systemwechsel würde bei uns wohl mit Schwierigkeiten verbunden, vielleicht auch ganz unmöglich sein. Ich habe

aber den Eindruck, als ob in manchen Fällen es sich wohl vermeiden ließe, daß die Schaffner erst so spät die Billets coupiren; es würde nach meinem Dafürhalten wohl möglich sein, daß die Controle der Fahrkarten vor Abfahrt des Zuges selbst erfolgt. Es ist dies in der Zweiten Kammer gleichfalls zur Sprache gekommen und ich habe mir nur erlaubt, es auch hier zur Sprache zu bringen, um diese Angelegenheit wieder in Erinnerung zu bringen und unsere Eisenbahnverwaltung zu bitten, dieselbe möge, wenn irgend möglich, dahin wirken, zu vermeiden, die Fahrkarten während der Fahrt zu coupiren.

Klostervoigt von Posern: Die königl. Staatsregierung möchte ich ergebenst ersuchen, dafür Sorge zu wollen, daß in den Coupés und zwar in denjenigen aller Wagenklassen Thermometer angebracht werden. Diese Einrichtung finden wir nicht bloß bei einzelnen Bahnverwaltungen Deutschlands, wir finden sie hauptsächlich auch im Auslande, in Frankreich, in der Schweiz, in Italien, theilweise auch in Oesterreich. Dieselbe ist dort für sehr zweckmäßig erachtet worden. Wir haben eine Heizvorrichtung, die gewiß recht praktisch genannt werden darf, aber es kommt doch sehr häufig vor, daß eine Ueberheizung der Coupés stattfindet. Dadurch entstehen oft Krankheiten. Ich gestehe, daß ich selbst öfters krank geworden bin in Folge der Ueberheizung des Coupés. Ich bin der Meinung, daß, wenn ein Thermometer sich in dem Wagen befindet, die Regelung der Temperatur leichter möglich ist, und ich bin fest überzeugt, sowohl die hiesige hohe Kammer, als auch die hohe Zweite Kammer werden gewiß die nicht so großen Kosten dafür gern bewilligen.

Graf von Mey: Den aner kennenden Worten des Herrn Freiherrn von Friesen, die er der Verwaltung unserer Eisenbahnen gezollt hat, kann ich mich nur aus vollem Herzen anschließen. Es ist im hohen Grade erfreulich, daß es der vorsichtigen Gebahrung unserer Finanzwirthschaft gelungen ist, nicht unerhebliche Mehrerträge der Eisenbahnen in das Budget einzustellen, trotzdem verschiedene Secundärbahnen, namentlich die neuerdings gebauten, einen nur außerordentlich geringen Ertrag geliefert haben und wohl auch für die Zukunft in Aussicht stellen. Trotzdem möchte ich aber doch auch, wie Herr von Friesen schon gethan hat, vor übertriebenen Hoffnungen auf die Zukunft warnen, ich möchte glauben, daß wir uns sehr vor Illusionen hüten müssen. Wir dürfen nicht verkennen: daß auch große Ausgaben den Einnahmen gegenüberstehen werden, und daß dies namentlich auch nicht bloß im ordentlichen Budget der Fall sein wird, sondern daß auch das außerordentliche