

Die nachstehende Tabelle giebt die Vergleichszahlen für Verkehrsstellen etc. aus Sachsen, Bayern und Preußen:

	Sachsen	Bayern	Preußen
Bahnlänge Ende 1893 überhaupt . . . Kilometer	2,746	5,090	25,907
Verkehrsstellen	7,06	9,55	4,183
1 Verkehrsstelle fallend auf Bahnlänge von Kilometern	3,9	5,3	6,2
von Schnell-, Personen- und gemischten Zügen geleistete Lokomotiv-Zugkilometer Millionen	14,8	22,1	128,6
Betriebslänge für Personenverkehr . . . Kilometer	2,699	4,963	25,361
mithin pro 1 km Betriebslänge geleistete Lokomotiv-Zugkilometer	5,483	4,469	5,072
gegenüber Sachsen weniger in Prozenten	—	18,49	7,50

3. die vielseitigen Aufgaben der Züge und die durch erstere bedingte starke Belastung der Züge.

Da mit den Personenzügen auch Reisegepäck, Post, lebende Thiere, Eilgut, leicht verderbliche Güter befördert werden und der so bedeutende Milchverkehr bewirkt wird, so erfolgt durch obiges eine Mehrbelastung der Personenzüge mit Gepäckwagen, Eilgutwagen, sehr schweren Postwagen, welche eingestellt werden müssen. Durch diese schwere Belastung ist es vielfach nicht möglich, die zulässige größere Geschwindigkeit einzuhalten.

Was endlich die — vielfach immer wieder gewünschte — Vermehrung der Züge betrifft, so ist dieselbe zeither stets schon den aufgetretenen Bedürfnissen thunlichst gefolgt, denn es erfolgte

1890/91 ein Zuwachs von 18 273 Zügen
1892/93 = = = 26 521 =
1894/95 = = = 37 939 =

Die Häufigkeit der Personenzugsverbindungen ist in Sachsen, verglichen mit Bayern und Preußen, eine außergewöhnlich große, da die Schnell-, Personen- und gemischten Züge

in Sachsen 5483	} Lokomotiv-Zug-km auf 1 km Betriebslänge
= Preußen 5072	
= Bayern 4469	

leisteten; daher ist der sächsische Personenzugsverkehr

um 7,50 Prozent häufiger als der in Preußen
18,49 = = = = = Bayern.

Eine Vermehrung der Züge im allgemeinen soll nach den Darlegungen des königlichen Finanzministeriums auch weiterhin vorgenommen werden. Doch dürfte eine plötzliche, allgemeine Vermehrung nicht zu befürworten sein, denn es würden Gleisanlagen und Bahnsteige nicht ausreichen, Wagen und Lokomotiven fehlen. Vielmehr sei mit der Vermehrung der Züge nur allmählich vorzugehen und habe dieselbe mit den Verkehrsbedürfnissen Schritt zu halten, nicht aber darüber hinaus zu gehen.

Die Deputation kann diesen Anschauungen des königlichen Finanzministeriums nur voll und ganz beipflichten.

Bahnsteigsperre. Eine solche ist 1893 in Preußen eingeführt, und in schneller Aufeinanderfolge sie zur Ausführung zu bringen; auch in Bayern ist die Absperrung zunächst auf dem Zentralbahnhofe München und der Linie München-Tuging erfolgt. Mit 1. Oktober 1895 hat auch die königlich sächsische Staatseisenbahnverwaltung dieselbe — und zwar versuchsweise auf der Linie Leipzig-Hof — eingerichtet.

Es ist dies in erster Linie geschehen, um die so bedenkliche Fahrartenprüfung von den Wagenbreitern aus durch die Schaffner zu beseitigen, was seitens der Ständeversammlung wiederholt als wünschenswerth bezeichnet worden war.