

alle Neuerungen, durch welche die Erreichung dieses Zieles noch schwieriger gemacht, die bestehende Buntfleckigkeit noch gesteigert werden würde. Hierher gehört besonders das empfohlene System der Kilometerhefte, gegen das sich übrigens die Mehrheit der Deputation auch aus prinzipiellen Gründen äußerte. Ferner gehören hierher die, auch in der Statvorberathung der zweiten Kammer empfohlenen Sonntagskarten. Gegen diese spricht außerdem noch der Umstand, daß sie auf eine vermehrte Anstrengung des Eisenbahnpersonals an Sonntagen hinwirken, was in direktem Widerspruch mit den sonst von der Deputation vertretenen Bestrebungen steht. Soweit der Deputation bekannt, werden übrigens auch von der preussischen Eisenbahnverwaltung die Sonntagskarten nur da noch beibehalten, wo sie von früheren Privatverwaltungen eingeführt worden sind. Dagegen war die Deputation darüber einig, daß eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten nicht unter jene zu vermeidenden Neuerungen fallen würde. So lange man überhaupt noch die Einrichtung der Rückfahrkarten hat, ist es unter dem Gesichtspunkte des Systems völlig gleichgültig, auf wie viele Tage sich ihre Gültigkeit erstreckt. Die Königlichen Kommissare äußerten sich bei den Verhandlungen in der Deputation wie folgt:

Seitdem der in den Jahren 1889 bis 1891 unternommene Versuch, durch Annahme einheitlicher Sätze für den Personenverkehr eine Verbilligung und Vereinfachung des Personentarifs auf den deutschen Eisenbahnen herbeizuführen, gescheitert ist, hat sich die sächsische Staatseisenbahnverwaltung in der Ueberzeugung, daß nur auf diesem Wege ein wirklich befriedigender Zustand herbeizuführen sein würde, aller Maßnahmen enthalten, welche hätten geeignet erscheinen können, eine künftige Vereinbarung über die Reform des Personentarifs zu erschweren. Es sind nur in Bezug auf die Zeitkarten und auf die Berechnung der Fahrpreise auf kurze Entfernungen einige im Nahverkehre immerhin werthvolle Erleichterungen in den letzten Jahren geschaffen worden.

Den mannigfachen neueren Anregungen auf weitere Erleichterungen des Reiseverkehrs gegenüber mußte um so mehr eine zuwartende Stellung eingenommen werden, als von dem Reichs-Eisenbahnamte in Verfolg der bezüglichlichen vom Reichstage in seiner vorjährigen Tagung angenommenen Resolutionen der Eintritt in Verhandlungen über die Personentarife angeregt worden ist, wobei die noch immer bestehende Mannigfaltigkeit in den Einrichtungen für den Personen- und Gepäckverkehr in Betracht gezogen werden soll.

Nach Ansicht des Finanzministeriums liegt in dieser Mannigfaltigkeit der bestehenden Einrichtungen auch der Schwerpunkt der ganzen Frage.

Es kann zwar nicht in Abrede gestellt werden, daß in einzelnen Richtungen die Herbeiführung von Erleichterungen wünschenswerth und zulässig erscheint. Namentlich gilt dies in Bezug auf die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten und auf die Höhe der Gepäckfrachtsätze.

Im übrigen aber ist weniger das Bedürfnis einer allgemeinen Ermäßigung der Tarife, unter deren Herrschaft der Verkehr sich fortgesetzt lebhaft steigend entwickelt hat, als vielmehr das Bedürfnis einer Vereinfachung des Tarifs als ein dringendes anzuerkennen. Denn durch das Nebeneinanderbestehen der verschiedensten Fahrkartensorten, für welche bei den einzelnen Verwaltungen wiederum verschiedene, zum Theil wechselnde Bestimmungen gelten, ist sowohl für das Publikum das Zurechtfinden in die Tarife, als für die Dienststellen ihre richtige Anwendung wesentlich erschwert. Namentlich wird bei der Durchführung der Bahnsteigsperrre das gegenwärtige System unangenehm empfunden.

Ob freilich die zu erstrebende Vereinfachung des Tarifs ohne allgemeine Ermäßigung überhaupt durchführbar sein würde, muß nach den früher gewonnenen Erfahrungen dahingestellt bleiben. Jedenfalls hängt die Höhe der nach Befinden