

Reinertrag, sondern 430,000 Thlr. Mehrertrag, welche der jetzt im Budget eingestellten Reinertragssumme von 4,670,000 Thlr. hinzuzurechnen sind, so daß ein Gesamtreinertrag von

5,100,000 Thlr.

entsteht.

Hiervon sind zu kürzen:

193,840 Thlr.

scaamäßige Gehaltserhöhungen, wornach noch

4,906,160 Thlr.

Reinertrag verbleiben, dessen Genehmigung die Deputation beantragt.

Hierbei kam noch ferner zur Sprache:

1. ob es wohl zweckmäßig sei, auf allen Linien der sächsischen Staatsbahnen eine vierte Wagenklasse einzuführen, und
2. ob es thunlich sei, die Erwärmung aller Wagenklassen während der Winterzeit eintreten zu lassen, ferner
3. ob eine Einrichtung möglich sei, wodurch die lebensgefährliche Function des Fahrpersonals, die Billets während der Fahrt zu coupiren, in Wegfall zu bringen ist.

In Bezug auf 1 und 2 einigte sich die Deputation zu folgenden Anträgen:

die Staatsregierung wolle in Erwägung ziehen:

1. ob es wohl zweckmäßig sei, auf allen Linien der sächsischen Staatsbahnen eine vierte Wagenklasse einzuführen, und
2. ob es thunlich sei, die Erwärmung aller Wagenklassen während der Winterzeit, wie das bereits auf den bayerischen Staatsbahnen geschieht, eintreten zu lassen,
3. falls das Eine oder Andere ausführbar ist, dasselbe ehemöglichst durchzuführen.

Zu Nr. 3 beschloß die Deputation, zwar keinen bestimmten Antrag zu stellen, hofft jedoch, daß die Staatsregierung auch ohnedem dieser Angelegenheit ihre fortwährende Aufmerksamkeit schenken werde.

Hierzu eine Beilage zum Berichte sub C.

Dieselbe lautet:

Zur Frage unter a.

Die Regierung kann der darin ausgesprochenen Ansicht nicht beitreten; sie würde in der Aufhebung des Erneuerungsfonds keine Verbesserung, sondern nur den entschiedenen Nachtheil erblicken, daß der gesammte Etat der Eisenbahnen dadurch sehr unsicher werden würde. Der Bedarf für die Erneuerungen läßt sich für einen großen Zeitraum in ziemlich sicherer Weise voraussehen, nicht aber für eine einzelne zweijährige Periode. Um daher gegen alle Wechselfälle gesichert zu sein und nicht in große Verlegenheit zu gerathen, würde man eine weit höhere Summe in das Budget einsetzen müssen, als jetzt, wo man sicher ist, in dem Bestande des Erneuerungsfonds auch für unerwartete Mehrausgaben eine stets bereite Reserve zu haben.

Aus der unter A angefügten Tabelle ergeben sich

die Zuflüsse zum Erneuerungsfond und dessen Leistungen in den Jahren 1856 bis 1870, d. h. von der Begründung dieses Fonds an bis zum letzten Rechnungsschlusse.

In der letzten Zeit sind die Einnahmen des Fonds von den Ausgaben überschritten worden, weil umfangreiche Erneuerungen des Oberbaumaterials nothwendig wurden. Die nächste Zeit nach der Vollendung der hauptsächlichsten Erneuerungen und dem Zuwachse neuer, mit neuem Materiale ausgerüsteter Linien stellt wieder ein anderweites Ueberwiegen der Einnahmen in Aussicht bis dahin, wo abermals das jetzt erneute Material zu ersetzen und dann auch das Material der neuen Linien zu erneuern ist. Wenn für diese nicht zufällig, sondern bestimmt eintretenden, wenn auch nicht genau für die einzelnen Jahre zu berechnenden Aufwände zur Erhaltung der Vermögenssubstanz, in den von dieser Last freien Perioden ein Theil der Ueberschüsse zurück und werbend angelegt wird, so ist dies nicht nur wirthschaftlich an und für sich gerechtfertigt, sondern es werden auch dadurch große und für den Staatshaushalt sehr nachtheilige Schwankungen der Einnahme vermieden.

Die Zweckmäßigkeit der Bereithaltung von Mitteln für den periodisch erforderlichen Ersatz von Betriebsmitteln und Oberbaumaterial ist auch anderwärts anerkannt, so ist z. B. in den preußischen Concessionsbedingungen für Privateisenbahnanlagen die Forderung eines Erneuerungsfonds neben der eines Reservefonds in der Regel enthalten.

Zur Frage unter b.

Die Beseitigung des Billetcoupirens während der Fahrt würde nur dann möglich sein, wenn entweder

- a) der Wagenverschluß eine bestimmte Zeit vor der Abfahrt des Zuges von den Hauptstationen bewirkt und das nach der für den Wagenverschluß bestimmten Zeit bis zur fahrplanmäßigen Abfahrtszeit noch ankommende Publikum unbedingt von der Mitfahrt ausgeschlossen, überdies aber für alle Zwischenstationen die Aufenthaltzeit der Züge um so viel verlängert würde, als erforderlich ist, um auch bei vorhandener beträchtlicher Frequenz die Billetcontrole während des Stillstandes des Zuges zu vollenden;

oder wenn

- b) durch bauliche Einrichtungen ein vollständiger Abschluß der Einsteigeperrons bewirkt und dadurch ermöglicht würde, die Billetcontrole noch vor dem Betreten der Perrons zu bewerkstelligen, wobei übrigens noch entweder durch bauliche, das Publikum nach den Wagenklassen von vorn herein trennende Einrichtungen, oder durch Aufstellung eines eigens hierzu bestimmten zahlreichen Controlpersonals dafür gesorgt sein müßte, daß es nach dem Einsteigen der Reisenden in die Wagen einer Controlirung derselben rückichtlich der Wagenklassen nicht mehr bedürfte.

Die erste Modalität ergiebt sich von vornherein als unmöglich, da hierdurch eine ganz außerordentliche Verzögerung der Züge eintreten würde. Die zweite Modalität, die in verschiedenen anderen Ländern besteht, würde einen sehr bedeutenden Kostenaufwand verursachen,