

eintreffenden Zuges bildet. Also die 40 Minuten, die nothwendig wären, um den Zug von Leipzig rechtzeitig nach Riesa einzubringen, sind factisch nicht zu ermöglichen, und es bleibt mithin Nichts übrig, als daß die Bewohner von Dschag mit einem früheren Zuge fahren und einige Zeit in Riesa warten.

Das sind in der Hauptsache die Bemerkungen, zu welchen die Auslassungen der Herren Vorredner mir Veranlassung geben. Im Uebrigen kann ich nur versichern, daß die Regierung ernstlich bestrebt sein wird, den Personenverkehr weiter zu entwickeln. Wie Sie aus dem Berichte ersehen haben, sind beispielsweise 1883 nur 189,000, 1884 aber bereits 209,000 Personenzüge gefahren worden und für den nächsten Sommerfahrplan ist wiederum die Einlegung mehrerer Züge auf verschiedenen Linien in Aussicht genommen.

Präsident Dr. Haberkorn: Der Herr Referent!
(Pause.)

Der Herr Referent!
(Weiterkeit.)

Referent Kirbach: Ja, meine Herren, ich will eben nicht in meiner Eigenschaft als Referent sprechen und darum habe ich nicht auf diese Bezeichnung gehört. Ich bin kaum in irgend einem Punkte, der in der bisher gepflogenen Discussion berührt worden ist, in der Lage, Namens der Deputation Etwas zu sprechen. In der That wird auch das finanzielle Interesse, mit dem es die Deputation allein zu thun hat, kaum durch irgend einen der angeregten Punkte berührt. Höchstens gilt das von Dem, was der Herr Vorsitzende der Finanzdeputation A, der Herr Abg. Uhlemann (Görlitz), selbst vorgebracht hat. Es betrifft dies die Bepflanzung der Bahndämme. Eben in dem Bewußtsein, daß dies ein Lieblingsgegenstand des Herrn Vorsitzenden der Finanzdeputation ist, habe ich bei meinen früheren Berichten vorsorglich allemal eine darauf bezügliche Anfrage an die königl. Staatsregierung gerichtet und es ist auch darüber getreulich im Bericht das Erforderliche wiedergegeben worden, aus dem allerdings zweifellos hervorgeht, daß es sich um einen Gegenstand von größerem finanziellen Interesse dabei auch nicht handelt. Nun, ich bebauere, daß ich das diesmal unterlassen habe, und hätte nur gewünscht, daß der Herr Abgeordnete in der Deputationsitzung diesen Gegenstand zum Vortrag gebracht hätte. (Abg. Starke: Sehr richtig!)

Der einzige Vorwurf, den bis jetzt die Deputation, wenn auch in der allerzartesten Weise, eigentlich hat entgegennehmen müssen, ist der des Herrn Abg. Opitz, daß die Deputation sich nicht um die Einrichtungen und um die Rechtsverhältnisse in Bezug auf den Tagesbilletverkehr gekümmert hätte. Ja, meine Herren, wie in Bezug auf einen

andern Wunsch, der auch hier in Anregung gekommen ist, hat doch die Deputation, obwohl sie sich sagte, daß ein näheres Eingehen auf die einzelnen von ihr der königl. Staatsregierung gegenüber als besondere Gegenstände der Auskunft bezeichneten Gegenstände wünschenswerth gewesen wäre, als dasselbe später erfolgt ist, doch auch hier geglaubt, diesen Gegenstand nicht weiter verfolgen zu sollen. Was speciell die Frage der Tagesbillets betrifft, so glaubte sie sich bei der Erklärung beruhigen zu sollen, daß in dieser Beziehung zunächst eine Aenderung nicht beabsichtigt werde. Das ist ja eine der allerschwierigsten Fragen im ganzen Personentarifwesen, welche ununterbrochen Gegenstand der Erörterungen und fortwährender neuer Vorschläge ist in der Eisenbahnliteratur; aber bis jetzt noch keine Lösung zu etwas Besserem gefunden hat, als der gegenwärtige Zustand ist. Es wird Ihnen bekannt sein, daß neuerdings in Preußen Aenderungen im Tarifwesen eingetreten sind, bei denen das Tagesbilletsystem eine noch schlechtere Behandlung erfahren hat, als sie demselben auf den preussischen Staatsbahnen ohnedies schon früher zu Theil wurde. Die Deputation würde, wenn sie überhaupt auf den Gegenstand zugekommen wäre, jedenfalls keine Veranlassung gehabt haben, an dem Bestehenden zu rühren. Ob es überhaupt von irgend einer großen finanziellen Tragweite ist, möchte ich bezweifeln. Denn ob man die Inhabereigenschaft des Tagesbillets etwas mehr oder weniger streng auffaßt, ob vielleicht gelegentlich einmal eine Contravention zur Bestrafung gelangt oder nicht gelangt, das, glaube ich, wird in Bezug auf die Bedeutung der Tagesbillets und auf die Art und Weise, wie das Publicum mit den Tagesbillets verfährt, nicht den geringsten Einfluß ausüben.

Was nun die von Herrn Abg. Müller angeregte Frage anlangt, die auch von verschiedenen anderen Seiten weiter verfolgt worden ist, so hat der Herr Staatsminister bereits darauf erwidert. Die Deputation hätte wohl gern etwas Specielleres in Bezug auf die einzelnen Linien, wo die Omnibuszüge eingeführt worden sind, erfahren, hat indeß der Sache finanziell auch keine große Bedeutung beimessen können und daher den Gegenstand nicht weiter verfolgt. Ich glaube doch wohl, daß man auf die allgemeinere Entwicklung des Omnibusverkehrs auch bei uns wird rechnen können. Wie bereits erwähnt worden ist, sind die neuesten Erfahrungen, die man gemacht hat, nämlich die mit der Strecke Zwickau-Meerane, als sehr günstige zu bezeichnen. Was dagegen die ältesten betrifft, die auf den Lausitzer Linien, so gilt im Allgemeinen von denselben jedenfalls auch, was im Berichte steht, nämlich, daß sie zur Steigerung des Personenverkehrs, wenn auch nicht in einer so ausgesprochenen Weise, beigetragen haben; aber die finanziellen und die ganzen Betriebs-