

ich, ohne jedoch einen in seiner Tragweite nicht sofort übersehbaren Antrag stellen zu wollen, an die hohe Staatsregierung den Wunsch, daß sie bis auf Weiteres von Einführung von Restaurationen bei den zu erbauenden Schmalspurbahnen absehen wolle.

Staatsminister Freiherr von Rönneritz: Meine Herren! Ich theile vollständig den Wunsch, welchen Herr Seiler ausgesprochen hat: daß die Unzuträglichkeiten, welche jetzt verknüpft sind, daß in den an Sachsen angrenzenden Ländern die Bußtage auf andere Tage fallen, beseitigt werden möchten. Allein ich glaube, die Beseitigung dieser Uebelstände läßt sich nur erreichen, wenn die schon lange bestehenden Bestrebungen, die Bußtage in Sachsen und den angrenzenden Ländern auf Einen Tag zu verlegen, endlich zum Ziele führen. Für die Eisenbahnverwaltung wird es sehr schwer sein, den Gewohnheiten der Bevölkerung entgegenzutreten und das Publicum abzuhalten, an sächsischen Bußtagen nach Preußen und an Bußtagen in Preußen und den angrenzenden thüringischen Landen nach Sachsen zu fahren. Im Uebrigen ist mir nicht bekannt, daß seitens der Staatseisenbahnverwaltung Extrazüge veranstaltet werden, um an Bußtagen der sächsischen Bevölkerung Ausflüge nach Auswärts zu erleichtern. Vermuthlich sind Extrazüge von Privatunternehmern bestellt worden und die Stellung von Extrazügen kann die Staatseisenbahnverwaltung nicht gut ablehnen. Ich werde aber Veranlassung nehmen, mich nach dem Sachverhalte zu erkundigen.

Wenn ferner der Herr Seiler dem Wunsche Ausdruck gegeben hat, daß der Billetverkauf außerhalb der Bahnhöfe in größeren Städten mehr cultivirt werden möge, so ist vor einigen Jahren in Dresden ein Versuch in dieser Beziehung gemacht worden. An zwei verschiedenen Stellen der Stadt waren Billetverkaufsstellen errichtet und deren Verwaltung dem Invalidendank übertragen worden. Allein die Abnahme von Billets an diesen Verkaufsstellen war eine so geringe, daß der Aufwand, der damit verknüpft war, nicht im Verhältniß zum Nutzen stand, und es sind daher diese Verkaufsstellen wieder aufgehoben worden. Am meisten würde den Wünschen des Publicums entsprochen werden, wenn, wie in einzelnen anderen größeren Städten, der Billetverkauf Gasthöfen übertragen werden könnte. Dem steht entgegen, daß in Dresden keine so großen Gasthöfe, wie in Berlin, Frankfurt und Paris vorhanden sind und daß die Anzahl der Billets nach den verschiedenen Stationen eine sehr große ist. Ich glaube daher kaum, daß es hier möglich ist, Gasthöfen Billetverkaufsstellen zu übertragen, zumal es sich nicht um einzelne Billets, sondern um Tausende von Billets handelt. Auf den hiesigen Bahnhöfen werden, soviel mir erinnerlich, zwischen 3000 bis 4000 Billetsorten verkauft und wenn den

Gasthöfen 3000 bis 4000 Billetsorten zum Verkauf übergeben werden sollten, so müßten vollständige Billetexpeditionen eingerichtet werden. Höchstens könnte in Frage kommen, ob man Billets nach einzelnen, besonders frequenten Stationen in den Gasthöfen verkaufen lassen könnte; allein ein erhebliches Bedürfniß hat sich auch hierzu bis jetzt noch nicht herausgestellt.

Herr Seiler hat ferner den Wunsch ausgesprochen, daß seitens der Eisenbahnverwaltung die erforderlichen Requisiten zur Verladung von Gütern auf den Bahnhöfen angeschafft werden möchten. Es ist mir nicht ganz klar geworden, welche Requisiten er im Sinne hat; sollte es sich um Anschaffung von Viehladewagen und transportablen Krähnen handeln, so ist dem Wunsch bereits entsprochen und ich muß daher Herrn Seiler zunächst ersuchen, mir näher anzugeben, welche Apparate nach seiner Ansicht auf Kosten der Bahnverwaltung angeschafft werden sollen, um die Verladung von kleineren Quantitäten zu erleichtern. Derselbe hat fernerhin darauf hingewiesen, daß es nicht richtig gewesen sei, daß in den letzten Jahren größere Quantitäten alter Schienen von der Staatsbahnverwaltung nach Amerika zu einem verhältnißmäßig billigen Preis verkauft worden wären, da möglicher Weise das Princip der Schmalspurbahnen sich nicht bewähren würde und dann die alten Schienen bei uns vortheilhaft zur Umlegung der Schmalspurgeleise verwendet werden könnten. Zunächst möchte ich darauf aufmerksam machen, daß ältere Schienen auch bei Schmalspurbahnen verwendet werden können und daß an und für sich kein Bedenken obwalten würde, austrangirte Schienen auf der Schmalspurbahn zu verwenden. Wenn dies nicht geschehen ist, so beruht das auf zwei Gründen: einmal, daß die Schienen für Schmalspurbahnen nicht so schwer zu sein brauchen und mithin sich billiger stellen, als die schweren Schienen der Hauptbahnen, und zweitens, daß auf alten Schienen das rollende Material mehr abgenutzt wird, als auf neuen Schienen. Soweit die auf den Hauptbahnen ausgewechselten Schienen noch gut sind, werden dieselben auf Nebenbahnen verwendet und es ist z. B. die Linie von Pirna bis Berggießhübel nur mit ausgewechselten Schienen von Hauptbahnen belegt worden. Sobald aber die Schienen stark abgenutzt sind, ist es nach Ansicht der Techniker rationeller, dieselben zu verkaufen, als dieselben auf Nebenlinien zu verwenden, weil, wie gesagt, die Abnutzung des rollenden Materials eine größere ist. Im Uebrigen sind auch die Schienen nach Amerika ziemlich gut verkauft worden, da der Moment benutzt worden ist, wo der erste größere Aufschwung des Eisenpreises stattfand, und es hat der Erneuerungsfonds bei dieser Gelegenheit ein ganz gutes Geschäft gemacht. Wollte man übrigens auf die Möglichkeit hin, daß einmal Schmalspurbahnen in Normalspurbahnen verwandelt werden sollten, die austrangirten Schienenjahre-