

Uebnahme der Bahn durch den Staat

zu gedenken. Nach Maafgabe der bei dem außerordentlichen Landtage im Jahre 1847 zwischen Regierung und Kammern getroffenen Vereinbarung ist die gedachte Bahn, unter gleichzeitiger Auflösung der bis dahin bestandenen sächsisch-bayerischen Eisenbahncompagnie, von letzterer am 1. April desselben Jahres in die Verwaltung des Staates übergegangen und das Erforderliche hierüber mittelst königlichen Decrets von demselben Tage (vergl. Gesetz- und Verordnungsblatt vom Jahre 1847, S. 61) veröffentlicht worden.

Nachdem inmittelst mit der herzoglich sachsen-altenburgischen Regierung wegen Abtretung des von ihr übernommenen Antheils an dem fraglichen Eisenbahnunternehmen, sowie wegen der aus dem fernern Bestehen und dem Betriebe der in das Eigenthum des diesseitigen Staatsfiscus übergegangenen Bahn auf sachsen-altenburgischem Gebiete hervorgehenden Verhältnisse unterm 13. März desselben Jahres Uebereinkunft getroffen worden war, so hat ebenfalls unterm 1. April gedachten Jahres die Auswechselung der beiderseitigen Ratificationen stattgefunden und werden die den obigen Gegenstand umfassenden Urkunden den Kammern in den Anlagen unter A. und B. hierdurch mitgetheilt.

2) Baldigst nach erfolgter Uebnahme der Bahn hat die Regierung mittelst Verordnung vom 1. Mai 1847 (Gesetz- und Verordnungsblatt von demselben Jahre S. 78) eine

Organisation des Betriebs

ins Leben treten lassen, welche, indem hierbei die unter der Hauptverwaltung bestehenden Organe für die einzelnen Stationen, dem Geschäftsumfange der letztern gemäß, in bestimmte Abstufungen sich eingereiht finden, den Dienst bei der Staatsbahn sowohl dem der ihr verwandten hierländischen Staatspostanstalt, als auch dem Organismus der Verwaltung von Staatsbahnen in andern Ländern analog regelt.

Da in der ständischen Schrift vom 22. März 1847 mehrere auf die Organisation des Betriebs bei der sächsisch-bayerischen Bahn bezügliche Anträge niedergelegt worden sind, so erscheint es angemessen, das Erforderliche über die dabei berührten Gegenstände, unter Bezugnahme auf die im Landtagsabschiede vom 24. März 1847 darüber bereits abgegebenen Erklärungen, hier anzuführen.

a) Die in der angezogenen ständischen Schrift unter 1. und 2. enthaltenen Anträge betreffen die Einrichtung der Directorialbehörde für die sächsisch-bayerische Staatsbahn, und die Regierung hat sich bereits in dem erwähnten Landtagsabschiede mit denselben im Allgemeinen einverstanden erklären können.

In Uebereinstimmung hiermit hat die erstere die Leitung der dortigen Verwaltung als ausschließlichen Geschäftskreis an Beamte übertragen, von deren bereits bewährter Geschäftsfenntniß und Erfahrung sie die Erfüllung der gestellten Ansprüche zu erwarten berechtigt war, und der Wirkungskreis der Direction umfaßt alle diejenigen den Bau und Betrieb der Bahn betreffenden Gegenstände, welche nicht, der dem Ministerium der Finanzen verfassungsmäßig dafür obliegenden Verantwortlichkeit halber, dessen Mitwirkung und Kenntnißnahme erheischen.

b) Nach dem unter 3 der mehrerwähnten ständischen Schrift gestellten Antrage sollten die bei der sächsisch-bayerischen Staatsbahn Angestellten in der Regel durch diese Anstellung

nicht die Staatsdienereigenschaft im Sinne des Staatsdienergesetzes erhalten.

Die Regierung hat es jedoch für zweckmäßig erachten müssen, bis jetzt durch jene Anstellung und abgesehen davon, daß die Mitglieder der Direction früher bereits längst im Staatsdienste standen, noch überhaupt Niemandem jene Eigenschaft zu ertheilen. Sie muß es jedoch allerdings nicht allein zu Gunsten der bei der Eisenbahn Angestellten, sondern auch und vorzugsweise im Interesse des hier in Rede stehenden Verwaltungszweiges selbst für zweckmäßig erachten, daß für die Zukunft den mit den wichtigsten und verantwortlichsten, zum Theil auch gefahrvollen Arbeiten betrauten Eisenbahnbeamten, als insbesondere den Directoren, Betriebs-, Ober- und Bahnhofsininspectoren, Maschinenmeistern, Betriebsingenieurs, Locomotivführern, Oberbahnwärtern, Oberbeschaffnern und Packmeistern, wie dies auch selbst im Sinne des obigen Antrags liegen dürfte, durch Ertheilung der Staatsdienereigenschaft eine gesichertere, der Einrichtung bei andern Dienstgattungen entsprechende Stellung zu Theil werde.

c) Dem unter 4 der angezogenen ständischen Schrift gestellten Antrage zufolge wird in der Beilage C. ein Personalstat der bei dem Betriebe der Staatsbahnen Angestellten hierdurch vorgelegt, hinsichtlich dessen jedoch, wie bereits durch den Landtagsabschied vom 24. März 1847 geschehen, zu erinnern ist, daß ein derartiger Stat für definitiv geordnet so lange nicht erachtet werden kann, als die Verwaltung der Staatsbahnen selbst noch der Ausbildung und Vervollständigung bedarf.

3) Der

Betrieb der Bahn

hat seit deren Uebnahme auf den Strecken zwischen Leipzig einer-, sowie Zwickau und Reichenbach andererseits seinen ungestörten Fortgang gehabt und ist inmittelst noch auf der Strecke zwischen Plauen und Hof zur Eröffnung und zum Anschluß an den Betrieb der königlich bayerischen Süd-Nordbahn gelangt.

In Erwägung der für eine möglichst baldige Herstellung des Betriebsanschlusses zwischen Sachsen und Bayern sprechenden gewichtigen Gründe, wie solche bereits dem außerordentlichen Landtage des Jahres 1848 (vergl. Beilage H zum königlichen Decrete vom 26. Mai desselben Jahres unter Punkt 3 und 4, Landtagsact. I. Abth. S. 147 flg.) dargelegt und von demselben vollständig gewürdigt worden sind, ist die Regierung mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln jenen Anschluß zu ermöglichen bemüht gewesen.

Die Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig, Nürnberg und München wird in dessen Folge gegenwärtig nur noch durch die im Bau begriffene Strecke Reichenbach-Plauen unterbrochen, und sowohl der in den Kammern an den Tag gelegte Wunsch, als auch die Rücksicht darauf, daß die königlich bayerische Regierung sich zu dem fraglichen Eisenbahnanschlusse nicht eher für verbindlich erachtete, als bis eine den Personen- und Gütertransport sicherstellende Einrichtung auch für jene noch unvollendete Strecke hergestellt sein würde, haben die Regierung bewogen, eine außerordentliche Transportanstalt zum unmittelbaren Anschluß an die beiderseitigen Eisenbahnzüge zwischen den Bahnhöfen bei Reichenbach und Plauen in Wirksamkeit zu setzen. Mittelst derselben ist es gelungen, auch bei dem theilweise sehr bedeutenden Andränge