

findet keine Veranlassung, hierzu irgend weitere Erinnerungen zu stellen.

Was den

dritten Punkt dieser Anträge anlangt, nämlich den, daß die bei der Staatseisenbahn Angestellten in der Regel nicht die Staatsdienereigenschaft im Sinne des Staatsdienergesetzes erhalten sollten, so bemerkt die Regierung, daß sie durch solche Anstellungen bis jetzt noch Niemandem jene Eigenschaft ertheilt habe, (die Mitglieder der Direction, die früher bereits im Staatsdienste standen, werden selbstverständlich hierdurch nicht berührt) daß sie es aber sowohl im Interesse der Angestellten als des Dienstzweiges selbst für zweckmäßig erachten müsse, daß für die Zukunft den mit den wichtigsten und verantwortlichsten, zum Theil auch gefährlichen Arbeiten betrauten Eisenbahnbeamten, wie dies auch im Sinne des obigen Antrags liegen dürfte, durch Ertheilung der Staatsdienereigenschaft eine gesicherte, den Einrichtungen bei andern Dienstgattungen entsprechende Stellung zu Theil werde.

Der Ausschuss bedauert, sich hiermit nicht einverstehen zu können. Ohne näher zu erörtern, in wie weit die hier ausgesprochenen Erwartungen wirklich gerechtfertigt werden dürften, hat er auf einen nahe liegenden triftigen Grund hinzuweisen, der allein schon es ihm durchaus unrathsam macht, für jetzt wenigstens, der Absicht der Regierung zuzustimmen. Von allen Seiten erhoben sich die lautesten Beschwerden über die unverhältnißmäßige Last, welche der Staatscasse und den Steuerpflichtigen aus der Pensionirung von Staatsdienern erwachse, und es kann wahrlich nicht an der Zeit sein, noch eine Vermehrung dieser Last durch eine bedeutende Vermehrung der auf Pensionirung Anspruch Habenden in Aussicht zu stellen. Die Rücksicht auf die wachsende Pensionslast, welche eben auch dem obigen Antrage der außerordentlichen Ständeversammlung vom Jahre 1847 zum Grunde lag, liegt auch jetzt in noch verstärktem Maße vor und darin eine hinlängliche Veranlassung, dabei stehen zu bleiben und eine Ausnahme von der Regel nur dann stattfinden zu lassen, wenn es sich darum handelt, in einzelnen Fällen besonders ausgezeichnete Beamte für die Anstellung bei den Staatseisenbahnen zu gewinnen, wie dies von der damaligen zweiten Deputation der zweiten Kammer, in ihrem Berichte vom 12. Februar 1847 (Acten des außerordentlichen Landtages vom Jahre 1847, Beilage zur III. Abtheilung S. 19) bereits ausgesprochen worden ist.

Obwohl von der Staatsregierung eine Erklärung der Kammer hierüber nicht erfordert ist, so glaubt der Ausschuss doch anrathen zu müssen, eine solche dahin abzugeben:

daß die Kammer bei dem in der ständischen Schrift vom 22. März 1847 unter 3 gestellten Antrage bis auf Weiteres und wenigstens bis dahin, daß eine anderweite Regulirung des Pensionswesens überhaupt erfolge, beharre und erwarte, daß demselben Folge werde gegeben werden.

Dem ständischen Antrage unter

4) auf Vorlegung eines Stats für die Gehalte der Beamten der sächsisch-bayerischen Staatseisenbahn entspricht die Staatsregierung, indem sie in der Beilage unter C. zugleich auch für die sächsisch-böhmische Bahn einen Normaletat über das bei den Staatseisenbahnen angestellte Personal und dessen Dienstbezüge mittheilt.


Wenn die Vorlage dabei bemerkt, daß derselbe für definit-

tiv geordnet so lange nicht betrachtet werden könne, als die Verwaltung der Staatseisenbahnen selbst noch der Ausbildung und Vervollständigung bedürfe, so kann der Ausschuss dies nur anerkennen, namentlich während der Zeit, wo neben dem Betriebe noch die Arbeiten zur Vollendung der Bahn fortgehen und wo, wegen des noch nicht durchgehends hergestellten Zusammenhangs der ganzen Bahnlinie, über die Ausdehnung, welche der Betrieb erlangen und die Mittel, die derselbe erfordern dürfte, ein einigermaßen sicheres Anhalten sich nicht gewinnen läßt.

Der Ausschuss glaubt sich daher auch nicht in dem Falle, ein Gutachten über die Zahl und Stellung der Angestellten auszusprechen, ebensowenig als über die Höhe der gewährten Besoldungen, weil dazu eine so genaue Kenntniß der einschlagenden Verhältnisse, der Dienstobliegenheiten, der Vertiklichkeit, ja auch des Personales selbst gehören würde, wie sie nur den mit der Leitung der betreffenden Verwaltung speciell Betrauten beizubringen kann.

Im Allgemeinen mag er auszusprechen nicht unterlassen, daß es zweckmäßig sein dürfte, bei der Anstrengung und Ausdauer, welche der Eisenbahndienst vorzugsweise erfordert, ein besonderes Augenmerk auf die Wahl völlig geeigneter Persönlichkeiten zu richten, die Zahl der Anstellungen auf die wirklich nothwendige zu beschränken, dann aber auch die Remuneration so zu bemessen, daß die Angestellten sich ihrem Dienste gern und eifrig, mit voller Kraft und Thätigkeit zu widmen aufgemuntert werden. Eine Veranlassung zu einer wesentlichen Ausstellung bei dem vorliegenden Etat hat der Ausschuss aber nicht gefunden, und ist daher zu dem Vorschlage gelangt:

die Kammer wolle die vorbehaltene Genehmigung des vorgelegten Normalstats vorläufig aussprechen, dabei aber zugleich beantragen, daß nach gänzlicher Vollendung und in Betriebsetzung jeder dem Staatseisenbahnwesen angehörigen Linie ein dieselbe betreffender definitiver Etat der nächsten Versammlung der Volksvertretung zur Genehmigung vorgelegt werde.

Seite 254 ff. der Regierungsvorlage  werden über den Betrieb der Bahn Mittheilungen gemacht, welche sich besonders auf diejenigen Einrichtungen beziehen, welche zur Herstellung des Betriebsanschlusses zwischen Sachsen und Bayern erforderlich gefunden und getroffen worden sind.

Die Wichtigkeit der baldigsten Herstellung dieser Verbindung ist, wie die Vorlage näher erwähnt, schon früher sowohl von der Staatsregierung dargestellt, als von den Kammern vollständig anerkannt worden. Da nun aber die Vollendung der Strecke Reichenbach-Plauen, wegen der Göltzsch- und Elster-Ueberbrückungen, unabwendbar noch eine geraume Zeit in Anspruch nimmt, so ist als Auskunftsmittel eine außerordentliche Posttransportanstalt eingerichtet worden.

Müßte man auch bezweifeln, daß die hier gedachte Anstalt selbst, oder auch die dadurch dem Betriebe zugänglich gemachte Bahnstrecke von Plauen bis Hof, für sich allein betrachtet, einträglich sein könnte, so läßt sich doch nicht in Abrede stellen, daß die Einwirkung sich auf den übrigen ganzen Bahntract, von Leipzig bis Reichenbach erstreckt, und daß selbst bei einem möglicherweise demohnerachtet damit verbundenen Opfer es von großer Bedeutung sein mußte, den Anschluß unverweilt zu vermitteln, einestheils um die Verhältnisse mit Bayern schließlich und bestimmt zu ordnen, andern-