

Landtagsschrift vom 22. März 1847 gestellt ist, so weit gehen sollte, daß für alle Folgezeit den Beamten des Eisenbahndienstes die Eigenschaft der Staatsdiener in der Regel vorenthalten bleiben sollte. Es ist damals wohl der Antrag mit Rücksicht darauf gestellt worden, daß die Regierung eine Gesellschaftsbahn übernahm und sich allerdings erst zu überzeugen hatte, ob die Dienstleistungen des übernommenen Personals wirklich als tüchtig anzusehen sein würden. Es ist aber auch da nur als die Regel ausgesprochen, die Staatsdienereneigenschaft nicht beizulegen. Etwas Weiteres ist es aber nicht, wenn die Regierung jetzt sagt, daß sie einzelne Stellen beim Eisenbahndienst in den Staatsdienst aufzunehmen wünscht; denn es sind in der That im Verhältniß zu dem gesammten Eisenbahnpersonal nur sehr wenige. Ich glaube, daß man hierbei wohl auch eine Beziehung auf das Ausland gestatten könne, da es sich ja namentlich fast in allen deutschen Staaten um Organisation der Staatseisenbahn handelt, und daher erlaube ich mir zu bemerken, daß in Belgien, Bayern, Baden, Braunschweig und fast überall, wo Eisenbahnen in ausgedehnterem Maaße stattfinden, das Eisenbahnpersonal eine weit günstigere Stellung hat, als es zur Zeit in Sachsen der Fall ist. Dies hat die Regierung bewogen, für die Zukunft die wichtigsten Stellen des Eisenbahndienstes als Staatsdienst im engern Sinne betrachten zu wollen. Da der geehrte Ausschuß nur bis auf Weiteres auf die Ansicht der Regierung nicht eingehen zu wollen scheint, so würde die Regierung sich vorzubehalten haben, in der Zukunft darauf zurückzukommen, wenigstens müßte ich mich gegen das Amendement des Abg. Ziesler um so mehr aussprechen. Es ist ferner zu folgendem Antrag, wie er Seite 141 gestellt worden ist: „die Kammer wolle die vorbehaltene Genehmigung“ u., das Amendement gestellt worden, daß die Regierung nebst dem Normaletat auch künftighin die nöthigen Unterlagen gewähren möge. Es sind die Unterlagen, welche man im Voraus als zur Beurtheilung der Sache erforderlich ansehen konnte, in der Regel dem Ausschusse gewährt worden, es ist aber keineswegs allemal voranzusehen, welche Gegenstände noch als erforderlich angesehen werden können. Zum wenigsten hat es aber nicht an der Bereitwilligkeit der Regierung gefehlt, derartige Unterlagen noch zu gewähren, und es wird auch künftighin an dieser Bereitwilligkeit schwerlich fehlen. Ich glaube daher, daß ein derartiger Antrag sich nicht als erforderlich darstellen wird. Ferner ist von einem geehrten Abgeordneten ein Antrag dahin gestellt, oder es wenigstens als wünschenswerth bezeichnet worden, daß bei dem Eisenbahndienste die Dienstbezüge fixirt und die steigenden und fallenden Emolumente vermieden werden möchten. Es finden aber bereits in den bei weitem meisten Fällen fixirte Dienstbezüge und nur in seltenen Fällen fallende und steigende Emolumente statt; wogegen bei einzelnen Fällen, die hier im Etat ausgeführt sind, steigende und fallende Dienstbezüge, namentlich bei Locomotivführern, Oberschaffnern und Packmeistern sich als zweckmäßig darstellen, weil bei

diesen die dienstlichen Anstrengungen sehr verschieden zu sein pflegen, wo dann die Dienstbezüge darnach bemessen werden, ob der Betrieb stark oder schwach ist. Billig und zweckmäßig erscheint es aber, die Remunerationen dieser Angestellten darnach zu bemessen, ob ihre Anstrengung größer oder kleiner ist. Für diesen Fall die Emolumente im Voraus zu veranschlagen, ist ebenfalls schwierig, weil, namentlich was das Meilengeld für die Führer anlangt, die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen bis jetzt darüber verschiedener Ansicht gewesen sind, welche Höhe für dergleichen Emolumentensätze sich als nothwendig und zweckmäßig darstelle. Daher hat bisher eine Veranschlagung noch nicht vorgelegt werden können, obgleich eine jede Eisenbahnverwaltung sich selbst vergewärtigen muß, wie hoch derartige Dienstbezüge sich steigern können.

Abg. Hering: Es ist nur eine kleine formelle Bemerkung, welche ich gegen den geehrten Finanzausschuß auszusprechen mir erlauben muß. Es ist in dem letzten Antrage auf S. 153 gesagt worden, die Kammer solle erwarten, daß die Hohe Staatsregierung u. So viel ich weiß, ist diese Bezeichnung in Sachsen für alle Behörden gesetzlich abgeschafft, und ich halte es für unangemessen, wenn wir, die Volksvertretung, ein gesetzlich nicht mehr zulässiges Beiwort in einem Antrage an die Regierung gebrauchen. Ich würde daher den geehrten Ausschuß bitten, ob er nicht vielleicht dieses Wort streichen wolle.

Abg. Wapler: Auf Seite 148 Zeile 26 von oben ist erwähnt: „bei der vergleichungsweise vorzüglichen Einrichtung der dritten Wagenklasse u.“ Blicke ich auf die dritte Fahrklasse der Leipzig-Dresdner Bahn, so stellen sich, seitdem die „alten Landkutschen“ abgeschafft und die neuen Wagen eingeführt, unbestreitbar Annehmlichkeiten bei derselben heraus. Man hat auf dieser, wie auch auf vielen andern Bahnen die Einrichtung getroffen, daß während der Nachtfahrten Beleuchtung in dritter Wagenklasse stattfindet. Auf der bayerischen Bahn hat dieselbe nicht Platz ergriffen, man fährt dort bei Nachtzeit stets im Dunkeln. Ich sollte meinen, daß man eine solche Vergünstigung jedenfalls auch dem Publicum, welches auf der dritten Classe der bayerischen Bahn fährt, gestatten sollte. Eben so ist beziehentlich dieser Classe zu bemerken, daß die Sitzlehnen nicht ausgefüllt sind. Ich habe einst von einem einflußreichen Manne die Aeußerung gehört, daß, wenn er die Anordnung zu machen hätte, er die Lehnen ganz wegbringen würde, um die Passagiere zu nöthigen, in der zweiten Classe zu fahren. Ich sollte meinen, daß die Reisenden, welche die dritte Wagenklasse benutzen, auch auf Annehmlichkeiten Anspruch machen können, denn nicht Jedem ist es vergönnt, sich in die erste und zweite Classe zu begeben. Auch tragen diese Reisenden, so weit sie sächsische Angehörige sind, so lange die Bahn überhaupt nicht rentirt, durch zu zahlende Steuern zu deren Bestehen bei, und angemessen ist es, daß man