

ich nach der in den letzten Tagen von mir gewonnenen persönlichen Ueberzeugung von dem Stande der Sache kaum glauben, daß die Vollendung der Bahn so weit vorgeschritten sei, daß die Eröffnung schon im April geschehen könne. Mehr als wünschenswerth erscheint es aber, daß die Eröffnung der Bahn nunmehr möglichst bald und, wenn irgend thunlich, noch vor Beginn der Leipziger Messe erfolge. Zu den von mir gestellten Anträgen, bezüglich welcher ich nur wünsche, daß sie der hohen Staatsregierung zur Erwägung übergeben werden möchten, will ich mir nur noch einige Worte zur Begründung erlauben. Ich habe zunächst beantragt:

„Die Staatsregierung möge in Erwägung ziehen, ob es nicht im Interesse des Staats wünschenswerth erscheine, daß der Bau und Betrieb der Staatsseisenbahnen einer Direction unterstellt werde.“

Bis jetzt ist in Sachsen Bau und Betrieb getrennt. Das Finanzministerium baut die Bahnen, während der Betrieb von der Generaldirection geleitet wird. So viel mir bekannt, steht die Betriebsdirection bei der Begung und dem Bau der Bahn der Sache fern. Nur im letzten Stadium, bei der Betriebseinrichtung auf den Bahnhöfen zc. werden derselben die Pläne zur Begutachtung vorgelegt. Wenn es nun aber zweifellos ist, daß bei der ganzen Anlage und dem Baue der Bahnen sehr wesentlich auf den Betrieb Rücksicht zu nehmen ist, so dürfte die einheitliche Leitung des Baues und Betriebs derselben gewiß mehr als wünschenswerth erscheinen. Fachmänner und fachmännische Autoritäten halten diese einheitliche Leitung der sächsischen Staatsbahnen bezüglich des Baues und Betriebs für durchaus nothwendig.

Unter 2 habe ich beantragt, daß die Accorde über Ausführung von Erdarbeiten, Hochbauten zc. bei Eisenbahnbauten in öffentlichen Terminen vergeben werden möchten. Hierbei kommen auch die Betriebsbehörden in Frage, da ja auch von diesen Bauten ausgeführt werden. Alle Neu- und Umbauten bei den Eisenbahnen werden zwar öffentlich ausgeschrieben; es werden Blanquets an Unternehmer ausgegeben und zur Einreichung derselben ein Termin festgestellt. Kein Concurrent erfährt aber die Gebote und Forderungen des anderen und den Beamten allein bleibt die Wahl unter den Bewerbern überlassen. Dadurch aber werden sehr leicht die achtungswerthesten Beamten vielfachen Mißdeutungen ausgesetzt. Das möchte ich vermeiden wissen und habe ich geglaubt, daß dies dadurch geschehen könnte, wenn diese Accorde in öffentlichen Terminen vergeben würden.

Zu meinem dritten Antrage:

„daß eine dem Bedürfnisse entsprechende Zahl tüchtiger Sectionsingenieure beim Baue belassen und denselben Staatsdienereigenschaft beigelegt werde“,

bin ich dadurch veranlaßt worden, daß bei dem Bau der Chemnitz-Leipziger Eisenbahn fast auf allen Sectionen

mitten im Baue die Sectionsingenieure gewechselt und zum Betriebe versetzt worden sind. Dies hat seine großen Nachtheile. Treten an deren Stelle Ingenieure, welche bisher auf anderen Strecken angestellt waren, so können dieselben mit den Accordsätzen und sonstigen Specialitäten der betreffenden Section nicht sofort völlig vertraut sein; sie müssen sich anfänglich auf die Unternehmer verlassen, und man sagt, daß ein solcher Wechsel dem Staat fast immer ein hohes Lehrgeld koste. Diesem Uebelstande hat man in Preußen, Württemberg und anderen Staaten dadurch abzuhelpen gesucht, daß man bewährte Ingenieure beim Baue beläßt; man hält dort einen gewissen Stamm bauführender Ingenieure, indem man dieselben gut bezahlt und ihnen Staatsdienereigenschaft beilegt. In Sachsen sind die Sectionsingenieure auf vierteljährliche Kündigung angestellt, weshalb es keinem zu verdenken ist, wenn er sich bemüht, sobald als möglich in eine feste Stellung einrücken zu können. Wenn man in Württemberg drei bauführende Ingenieure hält, so würde in Sachsen eine gleiche Zahl für die wichtigsten Bauten genügen. Gibt man diesen Ingenieuren die Staatsdienereigenschaft, so werden tüchtige Männer gewiß gern länger beim Baue verbleiben, da ja die Stellung der Sectionsingenieure eine äußerst angenehme ist und dem Sectionsbüreau eine Dienerschaft zur Verfügung steht, wie sie selbst der Herr Staatsminister kaum haben dürfte.

Ich bitte deshalb die hohe Kammer, meinen Antrag annehmen und denselben der hohen Staatsregierung zur Erwägung übergeben zu wollen. Auch selbst wenn derselbe nicht angenommen werden sollte, habe ich doch die Ueberzeugung, daß der Herr Staatsminister denselben prüfen und was er darin für gut findet, zur Ausführung bringen wird.

Präsident Dr. Schaffrath: Der Herr Abg. Dr. Hahn hat die Anträge gestellt, daß die Kammer beschließen wolle:

„Die königl. Staatsregierung möge in Erwägung ziehen, ob es nicht im Interesse des Staates wünschenswerth erscheine, daß

1. der Bau und Betrieb der Staatsseisenbahnen einer Direction unterstellt werde;
2. die Accorde über Ausführung von Erdarbeiten, Hochbauten zc. bei Eisenbahnbauten in öffentlichen Terminen vergeben werden;
3. eine dem Bedürfnisse entsprechende Zahl tüchtiger Sectionsingenieure beim Baue belassen und denselben Staatsdienereigenschaft beigelegt werde.“

Werden diese Anträge unterstützt? — Hinreichend unterstützt.

Abg. Walter: Meine Herren! Die Position, über die wir jetzt berathen, ist nicht allein in finanzieller Hinsicht, sondern auch in der Beziehung, daß die Eisenbahnen