sparen kann. Erlauben Sie mir daher nur wenige Bemerkungen. Ich möchte mich zunächst gegen den Antrag des Herrn Abg. Dr. Wigard in der Form wenden, wie er vorliegt. Ich erkenne das Wohlwollende desselben in Bezug auf die unteren Bahnbeamten, in Bezug auf das untere Fahrpersonal, die Weichensteller u. s. w. vollkommen an; ich glaube aber, daß die Regierung selbst in ihren Absichten bezüglich der Besoldung des Bahnpersonals liberaler ist, als der Abg. Dr. Wigard. Letzterer stellt die vorhin genannten Beamtenkategorien gegenüber den Büreaubeamten, als ob diese vollkommen ausreichend besoldet seien. Bei der Motivirung seines Antrages behauptete er sogar, daß die oberen Beamten vollständig gut und voll bezahlt seien. Die königl. Staatsregierung hat dagegen in der Anmerkung, die Sie am Schluß des Postulates 9 dargelegt finden, gesagt: daß sie dieses Ausgabepostulat wesentlich erhöht habe mit Rücksicht auf die unabweisbare Nothwendigkeit der Erhöhung der Remunerationen des Eisenbahnbeamtenpersonals überhaupt, namentlich aber des unteren Officiantenpersonals. Also hat die Regierung die Absicht, nicht blos die unteren Eisenbahnbeamten, wenn auch diese vorzugsweise, sondern das Eisenbahnbeamtenpersonal überhaupt besser zu besolden, und dafür kann man ihr nur dankbar sein und hoffen, daß es in liberaler Weise geschehen werde, zumal das Mehrpostulat ziemlich hoch ist. Es beläuft sich, 193,400 Thaler Erhöhung für den Erneuerungsfond abgerechnet, auf über eine Million, obwohl ich natürlich nicht behaupten will, daß die Mehrforderung etwa lediglich zu Gewährung von Remunerationen verwendet werden soll. Ich habe nun, meine Herren, die Absicht, dafür zu plaidiren, daß nicht blos die Gehalte des unteren Fahrpersonals, sondern auch die des bei dem Eisenbahndienste beschäftigten höheren Betriebspersonals aufgebessert werden. In der That, meine Herren, gewisse Kategorien von Eisenbahnbeamten sind nichts weniger, als reich besoldet. Ich erlaube mir hierbei besonders die Betriebsingenieure zu erwähnen. Diese Männer, welche Studien gemacht haben müssen von sehr umfassender Natur, diese Männer kommen gewöhnlich erst in den hohen dreißiger oder Anfangs der vierziger Jahre zu einer Stellung, wie sie sie eben einnehmen, erhalten dann nur eine wirklich geringfügige Besoldung und müssen lange warten, bis sie zu einer Aufbesserung gelangen. Zu höheren, wirklich gut besoldeten Stellen aber kommen solche Beamte nur selten. Einer der geehrten Redner wollte diesen Beamten gewisse Nebenarbeiten entziehen, die sie bis jetzt hier und da mit Erlaubniß der königl. Staatsregierung haben vornehmen dürfen. Ich bedauere die diesfallsige Aeußerung sehr und kann nicht umhin, darauf aufmerksam zu machen, daß diese Erlaubniß lediglich ertheilt worden ist im wahren Interesse des Eisenbahnwesens im Allgemeinen.

Nur noch wenige Worte zu den Streit'schen Anträgen. Der Herr Vicepräsident Streit hat sich nicht befriedigt erklärt durch Dasjenige, was in Bezug auf seine Anträge die königl. Staatsregierung vorhin verlautbart hat. Auch ich muß bekennen, daß ich nicht vollständig befriedigt bin, und möchte ich insbesondere wissen, welche Gründe dafür gesprochen haben, daß vorzugsweise die böhmische Braunkohle bedacht worden ist bei der Einführung des Einpfennigtarifs, während die sächsische Braun- oder Steinkohle eine gleiche Berücksichtigung nicht gefunden hat. Im Uebrigen möchte ich auch noch eine Anfrage mir gestatten.

Soviel mir bekannt, ist der Einpfennigtarif im Königreiche Sachsen auf den Staatsbahnen theilweise berücksichtigt und eingeführt, ja es existirt sogar eine Einrichtung, welche über den Einpfennigtarif noch Etwas hinausgeht, wenigstens soweit es sich um kürzere Strecken handelt. Hierüber möchte ich einige Aufklärung erhalten, ehe ich mich schlüssig machen kann, wie ich mich in Bezug auf die Streit'schen Anträge verhalten soll.

Abg. Uhle: Meine Herren! Fürchten Sie nicht, daß ich in meiner Rede lang werde; denn die Zeit ist schon vorgerückt. Ich erkläre mich kurz und im Allgemeinen mit dem Vorschlage der Deputation einverstanden, sowie auch hauptsächlich mit den angeregten Punkten des Collegen Dr. Rentzsch. Hierbei muß ich allerdings bedauern, daß bei Punkt 4 die Frage nicht zum Antrag erhoben worden. Ich werde auch den Antrag des Collegen Uhlemann als einen höchst nützlichen unterstützen und wenn ich mich auch dabei mit meinem politischen Freunde Secretär Dr. Gensel im Widerspruch befinde. Ich befinde mich somit ganz in der Lage, wie der geehrte Abg. Jordan, und muß auch mit denselben Worten sagen: ich kann den Widerspruch, in den der Secretär Dr. Gensel dabei gefallen ist, durchaus nicht begreifen. Auf einen Punkt komme ich noch etwas näher zurück und zwar auf die Frage unseres geehrten Dr. Rentzsch unter 8. Wo in Betreff des Langebrücker Unglücks die Bemerkung gemacht worden ist, daß eine für dort unpassende Locomotive vielleicht einen Theil dieses Unglücks mit verschuldet haben könnte, oder wo wenigstens gesagt worden ist, daß mit einer solchen Locomotive dort nicht mehr gefahren werden solle, da drängt sich mir unwillkürlich der Gedanke auf, daß es nicht ganz gefahrlos sein kann, wenn jetzt überhaupt mit Maschinen gefahren wird, deren Gewicht dasjenige, welches die Locomotiven bei der Eröffnung der Bahnen gehabt haben, gerade um das Doppelte übersteigen. Soviel mir bekannt ist, war das Gewicht einer früheren Maschine 3—400 Centner, während es jetzt 7—800 Centner beträgt. Hieraus erwächst mir die Besorgniß, daß der Unterbau, das heißt also die Schienen und die Schwellen, die einen Widerstand gegen 7- oder 800 Centner leisten sollen, also das doppelte Gewicht von früher, nicht darauf berechnet und demnach nicht mehr leistungsfähig sind. Ich will daraus nicht den Vorwurf

Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden