

im Jahre 1847 auf 12,105,459 Thlr.

bei einer spätern Revision dieser letztern Veranschlagung auf 12,960,046 Thlr.

und bei der jetzigen Vorlage auf 13,991,912 Thlr. 14 Mgr. 8 Pf.

Diese Seite der Angelegenheit ist indeß, was die frühern Ueberschreitungen der Voranschläge betrifft, bereits so oft und ausführlich Gegenstand der Verhandlungen gewesen, daß darauf zurückzukommen als überflüssig, vielmehr als genügend erscheinen kann, bei der jetzigen Berichterstattung von derjenigen Grundlage auszugehen, welche das allerhöchste Decret vom 21. Januar 1847, welches die gänzliche Uebernahme der Bahn auf den Staat beantragte, abgiebt.

Bei der eben gedachten Vorlage wurde der Kostenbelauf nach der letzten Veranschlagung angegeben zu 12,105,459 Thaler, einschließlich von 1,106,000 Thaler für das zweite Gleis, die zu verwendende Summe aber in runder Zahl mit 12,000,000 Thaler bezeichnet, obwohl von den bauausführenden Technikern eine Ersparniß von mehreren Hunderttausend Thalern mit ziemlicher Bestimmtheit in Aussicht gestellt worden war. Durch die ständische Schrift vom 22. März 1847 ward die Zustimmung zur Uebernahme der Bahn, mit Inbegriff des frühern Herzoglich Sachsen-Altenburgschen Antheils, ausgesprochen, unter Vorbehalt jedoch einer nähern Entschließung in Betreff der Göltzschthalüberbrückung. Die ständische Schrift vom 26. Mai 1848 erledigt den letztgedachten Gegenstand in ebenfalls zustimmender Weise, und hierdurch wurde auch die Verwilligung der für die Ausführung der ganzen Bahn als erforderlich bezeichneten 12,000,000 Thaler zu erkennen gegeben. Als ganzer Betrag der bisherigen ständischen Verwilligungen ist indeß die Summe von 12,266,666 Thlr. 20 Mgr. anzusehen, da ein Betrag von 266,666 Thlr. 20 Mgr., als Zinsvorschuß während der Bauzeit, in den, durch das Allerhöchste (nicht veröffentlichte) Decret vom 18. September 1845 „die Herbeiziehung der für das Eisenbahnwesen erforderlichen Mittel“ betreffend, beantragten und durch die ständische (ebenfalls nicht veröffentlichte) Schrift vom 9. Juni 1846 genehmigten Maaßregeln mit begriffen, auch bei den spätern Verhandlungen (Decret vom 21. Januar 1847, Landtagsacten IV. Abth. S. 36, und ständische Schrift vom 22. März 1847, ebendasselbst S. 295) in gleicher Weise in Betracht genommen worden ist.

Die Ursachen, welche die abermalige bedeutende Ueberschreitung der vorhergehenden Anschlagssumme herbeigeführt haben, werden in der gegenwärtigen Vorlage näher bezeichnet und es dürfte genügen, hier diejenigen Bemerkungen zu machen, zu welchen sie Anlaß geben. Was

ad a) den Umstand betrifft, daß die von der sächsisch-bayerischen Eisenbahncompagnie bei dem Uebergange der Bahn an den Staat gewährten Unterlagen, auf welchen die Anschlagssumme von 12 Millionen beruhte, nicht ausreichend befunden wurden und nach den bis Schluß des Jahres 1846 bereits gemachten Ausgaben und den berichtigten Voranschlägen sich bereits ein Mehrbedarf von 960,046 Thlrn. herausstellte, so ist allerdings diese Unzulänglichkeit sehr zu beklagen, ohne daß der Staatsregierung, welche im Falle war, die Sache zu übernehmen, wie sie eben lag, daraus ein Vorwurf zu machen wäre. Und wenn man die Schwierigkeiten in Betracht zieht, welche bei der Vorveranschlagung so großartiger Bauwerke, unter mannichfach wechselnden Verhältnissen obwalten, so ist es in der That unschwer erklärlich, wenn auch nicht minder zu bedauern, daß hierbei bedeutende Abweichungen vorkom-

men. Auch würden diese minder auffallend erscheinen, wenn nicht bei dem allerersten Anschlage eine so übergroße Unterschätzung des Bedarfs Statt gefunden hätte, die jede nachfolgende Steigerung desselben um so greller hervorhebt. Zu

b) ist die Erhöhung der Kosten des zweiten Gleises eine natürliche Folge der Anwendung von schwereren Schienen, welche 58 Pfund engl. p. Yard wiegen, während die anfänglich verwendeten und veranschlagten ein Gewicht von nur 45 Pfund p. Yard hatten. Dieser Mehraufwand stellt sich aber, nach den gemachten Erfahrungen, als durchaus gerechtfertigt dar, da die Anwendung größerer, schwererer Maschinen sowohl durch die Steigungsverhältnisse der Bahn, als durch die Rücksicht auf den Vortheil des Betriebes bedingt wird. Es ist in dieser Beziehung besonders zu berücksichtigen, daß die sächsisch-bayerische Bahn bereits jetzt große Quantitäten von Steinkohlen zu transportiren hat und daß deren Masse, nach gänzlicher Vollendung der Bahn, ohne allen Zweifel zu einer außerordentlichen Höhe anschwellen wird. Es ist dadurch die Fügigkeit gegeben, den zum Gütertransport bestimmten Zügen jederzeit volle Belastung zu gewähren und die Zugkraft der Maschinen in ganzer Ausdehnung zu benutzen. Je stärker aber die Maschine ist, um so vorthafter berechnet sich ihre Zugkraft. Ueberdem aber dürfte die Mehrausgabe für die schwereren Schienen schon durch deren größere Sicherheit und längere Dauer, sowie durch die Verminderung der Unterhaltungs- und Reparaturkosten an der Bahn und den Betriebsmitteln nicht allein völlig gerechtfertigt, sondern vielmehr nach den, seitdem allerorts gemachten Erfahrungen zu wünschen sein, daß für die ganze Bahn von Haus aus schwerere Schienen in Anwendung gebracht worden wären.

Wenn zu

c) bemerkt wird, daß für die Göltzsch- und Elsterbrücken auf den dringenden Rath der ausführenden, sowie der zur Begutachtung zugezogenen Techniker mehr Granit- und Sandsteinquadern, statt Backsteinen, anzuwenden gewesen seien, wozu auch noch der vom Regierungskommissar mitgetheilte Umstand kommt, daß eine ebenfalls größerer Sicherheit wegen beschlossene hohe Dammschüttung, anstatt mehrerer früher projectirt gewesener, in eine Curve gefallener Pfeiler, eine Ueberschreitung der frühern Anschläge unvermeidlich gemacht habe, so ist der Ausschuß nicht in dem Falle, hierüber ein sachverständiges Urtheil abzugeben. Er hat sich nur auf die Bemerkung zu beschränken, daß es ihm allerdings angemessen erscheint, bei Bauwerken von so colossalen Dimensionen, daß hinsichtlich ihrer keine Erfahrung vorliegt, von deren Erhaltung gleichwohl der Betrieb der ganzen Bahn für alle Zeiten abhängig ist, mit der höchsten Vorsicht zu Werke zu gehen, dabei lieber zu viel als zu wenig zu thun. Eine übel angebrachte Ersparniß würde gerade hier am unrichtigen Orte sein und früher oder später die traurigsten Folgen haben müssen.

Unter

d) wird des Umstandes gedacht, daß der Transport der Schienen, Schienenplatten etc. für den Oberbau der Strecke von Plauen bis zur Landesgrenze, sowie der für den Betrieb derselben bestimmten Locomotiven, Tender und Wagen, von Reichenbach bis Plauen bei noch nicht hergestellter Schienenverbindung habe geschehen müssen und dadurch höhere Kosten, als veranschlagt, erwachsen seien. Wenn auch dagegen erinnert werden könnte, daß dieser Umstand vorauszusehen und bei der Veranschlagung zu berücksichtigen war, so läßt sich