

andererseits nicht in Abrede stellen, daß es schwer ist, den Transport von zum Theil so unbequemen und für gewöhnliches Fuhrwerk unpassenden Gegenständen im Voraus genau zu beurtheilen, besonders da auch schon die Masse derselben und die Kürze der Zeit, in der die Beförderung meistens zu geschehen hat, den Preis der Frachten zu steigern pflegt. Ueberdem aber ist der hier in Frage kommende Aufwand nicht von wesentlichem Einflusse.

Betreffend den unter

e) angezogenen Mehraufwand, der durch die Uebernahme des Betriebes der Strecke von Plauen bis Hof sächsischer Seite bei dem Beginne desselben erfordert worden sei, so ist bemerklich zu machen, daß dies sich auf die, jenseits der sächsischen Grenze gelegene Strecke bis Hof und auf die mit der königlich bayerischen Regierung unterm 6. Juni 1849 abgeschlossene Vereinbarung D. bezieht, von welcher später ausführlicher die Rede sein wird. In Folge der darin getroffenen Bestimmungen und namentlich der sub 9 sind in den Hauptanschlag der sächsisch-bayerischen Bahn diejenigen Posten mit aufgenommen worden, welche in der Beilage H *) zu diesem Bericht mit 50,000 Thlr. aufgeführt sind.

Zu

f) hat der Ausschuss zu erinnern, daß die durch die Größe des Verkehrs sich herausstellende Nothwendigkeit der Vermehrung der Betriebsmittel unter allen Ursachen der Erhöhung des Anlagecapitals die weitaus erfreulichste ist; er hegt sogar die Hoffnung, daß die, für den Verkehr so unverkennbar außerordentlich günstige Lage, in welcher die sächsisch-bayerische Bahn sich befindet, eine weitere Ueberschreitung der Voranschläge — so wenig hold er diesen sonst auch sein kann — unabweislich machen werde, da darin zugleich die sicherste Garantie für die directe Rentabilität der Bahn und für ihren hohen Werth in nationalöconomischer Beziehung beruht und es die Voraussetzungen rechtfertigt, welche der Beförderung und Ausführung des Unternehmens durch den Staat selbst zu Grunde lagen.

Wenn endlich

g) als einer Einwirkung auf die Steigerung der Anlagekosten der in die neuere Bauperiode gefallenen Theuerung, der durch Rücksichten darauf veranlaßten Verwendung zum Theil ungeübter und wenig kräftiger Arbeiter und der, durch diese Verhältnisse veranlaßten Erhöhung der Arbeits- und Fuhrlohne gedacht wird, so ist es klar, daß diese außer der Controle der Regierung liegenden Umstände ihr nicht zum Tadel gereichen können, und zwar um so weniger, als durch die Mehrausgabe selbst, wenigstens theilweise, ein wichtiger Zweck, die Beschäftigung sonst nahrungsloser Arbeiter, befördert worden ist.

Der Einfluß, welchen die hier berührten Verhältnisse auf die Erhöhung des Voranschlags der ganzen Bauausführung haben, und in welcher Weise die Hauptsumme desselben auf die wahrlich große Ziffer von 13,991,912 Thlr. 14 Mgr. 8 Pf. angeschwollen ist, wird in der bereits erwähnten, unter H diesem Berichte beiliegenden Zusammenstellung nachgewiesen und hier Bezug darauf genommen. Dem Ausschusse sind weitere Specialitäten ebenfalls mitgetheilt worden, er ist jedoch nicht in der Lage, auf eine Prüfung derselben eingehen zu können, da ihm die Befähigung mangelt, auch nur ein ober-

flächliches Urtheil über die Richtigkeit und Angemessenheit der einzelnen Positionen sich zu bilden. Der Ausschuss muß vielmehr darauf vertrauen, daß die Sorgfalt, welche allem Anscheine nach bei der Aufstellung des Anschlages obgewaltet hat, wirklich stattgefunden hat, daß dabei die Erfahrungen, zu welchen die bisherige Bauausführung so vielfache Gelegenheit geboten, in ausreichender, umsichtiger und gewissenhafter Weise benützt worden seien; er muß demgemäß annehmen, daß mit der jetzt veranschlagten, alle früheren Befürchtungen übersteigenden Summe wenigstens insoweit wirklich werde ausgereicht werden, als nicht etwa eine spätere, durch den wachsenden Betrieb gebotene, wesentliche Vermehrung der Betriebsmittel ein Anderes bedingt, welche Eventualität aber keineswegs, wie schon früher bemerkt, eine nachtheilige und unwillkommene sein würde. In diesem Vertrauen und in der bestimmten Voraussetzung, daß die Staatsregierung streng darauf halte und darüber wache, daß jede mit der erforderlichen Solidität der Bauausführungen irgend vereinbare Ersparniß gemacht, irgend überflüssiger Aufwand aber vermieden werde, glaubt der Ausschuss den Antrag stellen zu dürfen:

die Kammer wolle ihre Genehmigung zur Vollendung der sächsisch-bayerischen Staatsbahn, welche für die Finanzperiode 1851 annoch eine Ausgabe erfordert von

2,213,245 Thlr. 24 Mgr. 8 Pf.,	welche sich nach Abzug derjenigen
488,000 = — = — =	die von der früheren Bewilligung noch Rest geblieben,

auf 1,725,245 Thlr. 24 Mgr. 8 Pf. zu neuer Bewilligung vermindert, ertheilen.

Präsident Cuno: Begehrt Jemand das Wort, um über den eben verlesenen Antrag des Ausschusses zu sprechen?

Abg. von Dieskau: Ich will mir nur eine Anfrage an den Herrn Berichterstatter gestatten. Hätte nicht der Ausschuss, um die Specialitäten, um die es sich handelt, prüfen zu können, auch Techniker zuziehen können, weil im Berichte gesagt ist, daß der Ausschuss nicht in dem Falle gewesen sei, dieselben genau prüfen zu können, da specielle Sachkenntniß dazu erforderlich gewesen wäre?

Berichterstatter Abg. Harfort: Ich habe darauf zu erwidern, daß ein solcher Schritt wohl möglich gewesen wäre; inzwischen glaube ich kaum, daß er von wesentlichem Erfolge gewesen sein dürfte, denn die Techniker sind in ihren Ansichten über dergleichen Angelegenheiten oft sehr verschiedener Meinung, und wenn nun von zwei Sachverständigen abweichende Gutachten kommen, so ist man in einer sehr unangenehmen Alternative, da man nicht weiß, welchem von beiden man den Vorzug geben soll, und da die Staatsbahn-Techniker mit dem Bau der Eisenbahn in so umfassender Weise beschäftigt gewesen sind, so muß man auch wohl annehmen, daß ihnen die genauesten Kenntnisse von dem beiwohnen, was wirklich erforderlich ist, und sie selbst haben allerdings auch das größte Interesse dabei, die Voranschläge auf das genaueste zu machen, da sie es sind, welche die Aus-

*) Die Beilage sub H befindet sich am Schlusse dieser Verhandlungen über das Eisenbahnwesen.