

Präsident Cuno: Es ist das Gutachten des Ausschusses mit 38 gegen 27 Stimmen angenommen worden. — Der Berichterstatter wünscht die Landtagschrift über diesen Gegenstand sogleich vorzutragen. Wollen Sie dies gestatten? — Einstimmig Ja.

Berichterstatter Vicepräsident Haberkorn: Nun, meine Herren, es ist die im Voraus für den Fall der Genehmigung des Ausschussvorschlages bewirkte Anfertigung der Landtagschrift in bester Absicht deshalb geschehen, weil nur noch wenige Tage bis zum Schlusse dieses Monats übrig sind, die Landtagschrift muß aber noch in die andere Kammer hinüber gelangen und dort genehmigt werden, und zuletzt noch vor Ablauf dieses Monats, also in schon sechs Tagen, ein Gesetz im Gesetz- und Verordnungsblatt erscheinen, mittelst dessen die fernere Erhebung der Steuern, unter Genehmigung der Volksvertretung, ausgeschrieben wird. Man wird sich, hoffe ich, somit wohl davon überzeugen, daß die Dringlichkeit der Sache auf der Hand liegt und der Ausschuss verpflichtet war, die Kammer an einer Verzögerung des Erlasses eines solchen Gesetzes keine Schuld tragen zu lassen.

(Die Landtagschrift wird verlesen.)

Präsident Cuno: Genehmigen Sie die Ihnen jetzt vortragene Landtagschrift? — Einstimmig Ja.

Präsident Cuno: Wir fahren nunmehr fort in der Berathung des Berichts des dritten Ausschusses über das königliche Decret vom 14. Januar 1850, das Staatseisenbahnwesen betreffend, und zwar bei Position C., die sächsisch-böhmische Eisenbahn betreffend.

Berichterstatter Abg. Harfort:

C.

Die sächsisch-böhmische Eisenbahn betreffend.

1.

Auch bei diesem Unternehmen stellt sich leider ein bedeutender Mehrbedarf über die früher angenommene Summe hinaus ein.

Auf Grund der damaligen Vorlage wurde von der Ständeversammlung des Jahres 1845 die Fortführung des Baues der sächsisch-böhmischen Eisenbahn für alleinige Rechnung des Staates genehmigt, zugleich aber durch die ständische Schrift vom 12. Juni 1846

(Landtagsact. I. Abthlg. 2. Bd. S. 867.)

die Erklärung abgegeben:

„daß die Ständeversammlung nur diejenige Ueberschreitung des frühern auf 3,600,000 Thaler lautenden Voranschlages (nämlich ungefähr 3,000,000 Thaler für die Bahn und 600,000 Thaler für die Elbbrücke) für gerechtfertigt werden ansehen können, welche ihren Grund in seit Aufstellung dieses Voranschlags veränderten Verhältnissen habe.“

Der gegenwärtigen Vorlage gemäß wird aber der Bedarf auf 5,440,000 Thaler berechnet, mithin ein Mehr von 1,840,000 Thalern in Anspruch genommen und daher zunächst

zu untersuchen sein, inwieweit die hier in Rede stehende Ueberschreitung als eine vorgedachterweise zu rechtfertigende zu betrachten sei.

Der obenerwähnte Beschluß wurde, auf Anrathen der damaligen zweiten Deputation der zweiten Kammer, laut deren Berichts vom 7. April 1846, sowie der zweiten Deputation der ersten Kammer, laut Berichts vom 22. Mai 1846, von beiden Kammern einstimmig gefaßt und beruhte darauf, daß die Staatsregierung durch ihre Commissarien mehrfach bei den Berathungen des Gegenstands sich dahin ausgesprochen hatte, daß neuere Umstände eingetreten seien, welche einen nicht unbedeutenden Mehrbedarf für die böhmische Bahn und die damit in Verbindung stehenden Bauten vorherschen ließen; auf deshalb erforderte nähere Angaben erfolgte eine Mittheilung der Regierung, worin im Allgemeinen die Gründe dargelegt wurden, die eine solche Erhöhung besorgen ließen, ohne jedoch dieselbe in Zahlen auszusprechen, da auch damals noch Umstände vorwalteten, welche eine genaue Veranschlagung unausführbar erscheinen ließen; nur in Bezug auf die später als die übrigen Abtheilungen der Bahn veranschlagte erste Section, welche die Elbbrücke einbegreift und deren Ausführung bis dahin zu 600,000 Thaler angeschlagen worden war, wurde bemerkt, daß der mit Leitung des Baues beauftragte Techniker sich überzeugt halte, daß der dabei zu erwartende Mehraufwand die Summe von 150,000 Thalern nicht übersteigen werde.

Die Deputation der zweiten Kammer erkannte nun zwar die gedachten Besorgnisse als in den Umständen begründet, sowie auch die Unzuverlässigkeit eines neu aufzustellenden Voranschlags an, um aber nicht eine ganz unbestimmte Verwilligung aussprechen zu müssen, empfahl sie der Kammer die Beifügung der vorgedachten Erklärung, welche diesem gemäß von beiden Kammern angenommen wurde.

Die jetzige Vorlage der Staatsregierung bezeichnet S. 268 flg. als die hauptsächlichsten Ursachen der so bedeutenden Ueberschreitung der ursprünglichen Voranschläge in der Kürze die folgenden Verhältnisse:

- a) der frühere Anschlag rühre aus dem Jahre 1841 her und genüge den jetzt an die Solidität der Eisenbahnen zu stellenden gesteigerten Forderungen nicht mehr;
- b) es wirkten beim Bau dieser Bahn mehr als irgendwo Verhältnisse ein, welche sich nicht im Voraus bestimmen ließen;
- c) die hohe Wasserfluth des Jahres 1845 habe zu einer Umänderung des Planes die dringendste Veranlassung gegeben;
- d) es habe eine größere Anzahl von Betriebsmitteln, als ursprünglich angenommen, in den Anschlag aufgenommen werden und auch
- e) die gegen das ursprüngliche Project eingetretene Verlängerung der Bauzeit eine wesentliche Steigerung des Kostenaufwands zur Folge haben müssen.

Zufolge der von dem Ausschusse beanspruchten und bereitwillig gewährten nähern Aufschlüsse fügt die Regierung dem in der Vorlage in dieser Beziehung bereits Gesagten noch bei, daß zwar die Folgen, welche jedes der oben unter a. b. und c. angezogenen Momente für sich in jener Beziehung gehabt habe, sich nicht sogleich abgesondert berechnen und angeben lasse, gleichwohl aber dieselben in gemeinschaftlicher und