

Ueberhaupt aber muß diesem Verhältnisse, in Bezug auf manche Mängel des früheren, die sächsische Strecke allein betreffenden Anschlages, bei der Beurtheilung desselben ein billiger Einfluß eingeräumt werden.

Hinsichtlich der Verwaltungskosten endlich ist zu bemerken, daß die Erhöhung der ursprünglich dafür in Anschlag gebrachten Summen auf mehr als das Doppelte allerdings auffallend erscheinen muß, auch wenn man den Verhältnissen, welche in den oben angegebenen Erläuterungen dafür angeführt sind, volle Berücksichtigung widmet.

Als eine weitere Ursache der Erhöhung dieser Kosten ist von dem Königlichen Herrn Commissar indes noch bemerkt gemacht worden, daß in dem älteren Anschlage für die Mehrzahl der auszuführenden Arbeiten das Accordprincip angenommen worden sei, während man sich später bewogen gefunden habe, sowohl im Interesse der Arbeit, als ganz besonders der Arbeiter, dasselbe zum großen Theile aufzugeben. Hierdurch sei nun zwar einerseits ein Vortheil für die Bauausführung erreicht worden, andererseits aber hätten sich nothwendigerweise die Kosten, nicht bloß für die Specialaufsicht, sondern auch für die allgemeine Verwaltung, in etwas erhöhen müssen.

Nach dem, was vorstehend berichtet worden ist, kann zwar der Ausschuß sein lebhaftes Bedauern darüber nicht unterdrücken, daß der ursprüngliche Anschlag von dem jetzt vorliegenden in einer so bedeutenden Weise überstiegen wird. Wenn er aber alle vorliegenden Momente berücksichtigt, wobei namentlich dasjenige nicht zu übersehen, daß jener in seinem Haupttheile bereits im Jahre 1841 aufgestellt wurde, also zu einer Zeit, wo die Erfahrungen im Eisenbahnwesen bei uns noch sehr unvollständig waren, daß die Regierung schon damals bedeutende Ueberschreitungen als unvermeidlich bezeichnete, von einer speciellen Revision desselben aber abgesehen werden mußte, als die Stände ihre Entschliebung wegen der Ausführung des Baues der Bahn auf Staatskosten aussprachen, so kann allerdings nicht verhehlt werden, daß dieselben eine fast unausführbare Bedingung machten, als sie erklärten, nur diejenige Ueberschreitung für gerechtfertigt ansehen zu können, welche ihren Grund in, seit Aufstellung dieses Voranschlages veränderten Verhältnissen habe, wenn man nicht anerkennen will, daß die Verhältnisse im Allgemeinen eben ganz veränderte waren.

Die in Vorstehendem angedeuteten Erwägungen haben auch bei dem letzten Landtage bereits Berücksichtigung gefunden, indem der dritte Ausschuß der damaligen zweiten Kammer in seinem Berichte vom 4. April 1849 (Landtagsact. III. Abth. S. 186) zu dem Resultate gelangte, daß er in Betracht dieser Gründe der Kammer nur anrathen könne:

„ihre Genehmigung auch für den Fortbau der sächsisch-böhmischen Bahn auszusprechen.“

welchen Antrag die Kammer in der 52. Sitzung am 17. April (Landtagsmitth. 1849, S. 1085) einstimmig genehmigte, ohne daß jedoch, der bald darauf eingetretenen Verhältnisse wegen, der Gegenstand in der ersten Kammer Erledigung finden konnte, und nach allem diesem glaubt der Ausschuß, den Antrag stellen zu dürfen:

die Kammer wolle der Staatsregierung erklären, daß sie, nicht unerheblicher Bedenken unerachtet, es bei der erhaltenen Mittheilung in Betreff des Baues der sächsisch-böhmischen Eisenbahn bewenden lasse und die Fortführung des Baues genehmige,

zugleich aber auch die zuversichtliche Erwartung ausspreche, es werde, den außerordentlich großen Ueberschreitungen des frühern Voranschlags gegenüber, die äußerste Sorgfalt angewendet werden, nicht allein jede fernere Erhöhung des jetzt vorliegenden Anschlages zu vermeiden, sondern auch jede nur mögliche Verminderung desselben herbeizuführen.

Demnächst

2.

übergehend zu den Anträgen, welche die Stände durch die Schrift vom 12. Juni 1846

(Landtagsact. 1846, I. Abtheil. 2. Bd.)

stellten und welche dahin lauten, daß:

- 1) auf eine unmittelbare, möglichst zweckmäßige Verbindung der sächsisch-böhmischen Bahn mit dem Strome,
- 2) auf die Nützlichkeit und Ausführbarkeit einer Concentration der Bahnhöfe in Dresden,
- 3) auf eine möglichst zweckmäßige Schienenverbindung der in Dresden ausmündenden Bahnen,

Bedacht genommen, darüber aber der nächsten Ständeversammlung zu weiterer Erklärung, da, wo diese erforderlich sein wird, Mittheilung gemacht werden möge, ist Nachstehendes zu bemerken.

In Beziehung auf den ersten obengedachten Antrag ist zwar in den seit jener Zeit den Kammern gemachten Mittheilungen der Staatsregierung desselben nicht besonders wieder gedacht worden, indes hat der ausgesprochene Wunsch dadurch insoweit seine Erledigung gefunden, daß, wie auch Seite 267 der jetzigen Vorlage bemerkt wird, auf dem linken Elbufer der Zollpachhof durch ein abzuzweigendes Schienengleis erreicht werden kann, während auf dem rechten Elbufer die Möglichkeit vorbehalten ist, ein für alle drei Bahnen benutzbares Bahngleis nach dem Ausschiffungsplatze und dem Strome selbst anzulegen. Die Ausführung dieser letztern Einrichtung wird indes wesentlich von den Maasnahmen berührt, welche hinsichtlich der Anträge 2 und 3 schließlichschließlich Platz greifen werden.

Rücksichtlich dieser Punkte ist in Erinnerung zu bringen, daß das Allerhöchste Decret vom 26. Mai 1848 (Landtagsact. I. Abtheil. S. 163) die Gründe entwickelte, welche es rathsam machten, von dem damals vorliegenden Plan einer Concentration der Bahnhöfe abzusehen und sich zu begnügen, die Verbindung der verschiedenen Bahnhöfe durch eine auf Doppeltgleis und Locomotivenbetrieb eingerichtete Schienenlegung herzustellen. Die ständische Schrift vom 4. August 1848 (ebendasselbst S. 284) erklärte sich hiermit einverstanden, und diese Absicht ist daher auch bis jetzt festgehalten worden.

Die Vorlage giebt indes zu erkennen, daß nunmehr bei der Regierung ein neuer Plan zur engern Verbindung des Güterverkehrs der sämtlichen hier ausmündenden Eisenbahnen, und zwar auf dem rechten Stromufer, von mehreren Privatpersonen in Anregung gebracht worden ist, und macht auf die Schwierigkeit aufmerksam, welche der Ausführung dieses Plans entgegenstehen, während sie jedoch auch die Hoffnung ausspricht, daß eine befriedigende Lösung noch erfolgen werde.