

gesagt, ein großer Uebelstand zu sein, und es scheint daher fast, als nehme man als Princip an, bei Staatsbauten den Anschlag um die Hälfte des wirklichen Bauaufwandes niedriger zu machen. Dies Princip halte ich aber für verwerflich; denn es beruht auf Illusionen, und ich darf mir wohl den Ausdruck gestatten: auf Täuschung. Ich sollte doch meinen, daß es möglich sein müßte, richtigere Anschläge zu machen, und werde ich auch nicht einen ausdrücklichen Antrag deshalb stellen, so will ich doch gegen die Regierung hiermit den Wunsch aussprechen, daß sie die Techniker, welche dergleichen Anschläge fertigen, für ihre Angaben mehr verantwortlich machen möge.

Regierungscommissar v. Ehrenstein: Der Herr Abgeordnete, welcher soeben sprach, hat sich darüber beklagt, daß bei den Eisenbahnen, vielleicht auch bei den Staatsbauten, im Allgemeinen sehr häufig eine Ueberschreitung der Anschläge stattfindet, wie sie sich namentlich allerdings bei dem vorliegenden Falle ergiebt. Die Regierung muß, was den vorliegenden Fall anlangt, dies gewiß eben so sehr beklagen; ich glaube aber, sie könnte jeden Vorwurf in dieser Beziehung von sich dadurch abwenden, wenn sie erklärt, daß der ursprüngliche Anschlag nicht von ihr selbst ausgegangen ist, sondern daß das ursprüngliche Project das eines in Prag zusammengetretenen Privatcomités war. Die Regierung darf auch nicht verschweigen, daß dieser ursprüngliche Anschlag nicht mit Berücksichtigung aller vorliegenden Verhältnisse aufgestellt worden ist, nichtsdestoweniger kann ich doch nicht umhin, mich auch dieses Anschlags einigermaßen anzunehmen. Im Allgemeinen ist nicht zu verkennen, daß die Anschläge zu Eisenbahnbauten sehr leicht überschritten werden, und der Grund davon liegt wohl, wie auch Seiten des geehrten Ausschusses gewiß sehr richtig anerkannt worden ist, darin, daß in der Regel derartige Anschläge viel früher gefertigt werden müssen, als die Ausführung erfolgen kann. Nun ist aber bekannt, daß das Eisenbahnwesen selbst noch in fortwährender Ausbildung begriffen ist, daß fortwährend Vervollkommnungen eintreten, und gewiß würde es der den Bau ausführenden Behörde zum Vorwurfe gereichen, wenn sie derartige Vervollkommnungen und neue Erfindungen nicht bei der Ausführung der Bahn vollständig berücksichtigen wollte. Ein anderer Umstand, der gewiß bei der Beurtheilung der Anschläge Berücksichtigung verdient, ist der, daß dabei Gegenstände von sehr wechselndem Werthe mit zu veranschlagen sind. Dazu gehören namentlich die eine bedeutende Position bildenden Eisenbahnschienen u. a. m. Bekanntlich ist aber bei dem Eisen ein Wechsel der Preise von 100 bis zu 300 Procent gar nichts Seltenes, und er ist in der That auch in neuerer Zeit vorgekommen, wie alle Sachkenner mir bescheinigen werden. Ein noch wichtigerer Umstand, welcher berücksichtigt werden muß, wenn Anschläge von Eisenbahnen überschritten werden, ist der, daß man manche Gegenstände, welche gerade schwer ins Geld fallen, überhaupt nicht übersehen kann.

Es sind das die Gegenstände der Expropriation. Es handelt sich dabei aber nicht bloß um Grund und Boden, sondern auch um Störungen der gewerblichen und landwirthschaftlichen Verhältnisse. Man würde diese Gegenstände in der That nur dann genau mit in den Anschlag aufnehmen können, wenn man das gesetzliche Expropriationsverfahren der Veranschlagung vorausgehen lassen könnte, was bekanntlich unmöglich ist. Wollte man aber im Zweifelsfalle den höchsten Ansaß für derartige Entschädigungen in den Anschlag aufnehmen, so würde die Folge davon sein, daß man sich erhöhten Ansprüchen von Seiten der Besitzer aussetzte, während man doch bemüht sein muß, diese Ansprüche möglichst zu ermäßigen. Endlich sind noch außergewöhnliche Umstände, welche die Anschläge von Eisenbahnen schwierig machen müssen, namentlich auch bei der sächsisch-böhmischen und sächsisch-bayerischen Bahn, vorgekommen. Was die sächsisch-bayerische Bahn betrifft, so nenne ich nur die Brückenbauten am Elster- und Göltzschthale, für welche die ältere und neuere Geschichte der Baukunst noch gar keine Erfahrungen an die Hand gab. Bei der sächsisch-böhmischen Bahn kann ich nur auf die Hochfluth vom April 1845 hinweisen, welche ihres Gleichen noch nicht gehabt hat und eine vollständige Umarbeitung des Projectes der Bahn unerläßlich machte. Im Allgemeinen hat die Regierung geglaubt, daß ihr die Verpflichtung obliege, da, wo die Techniker auf Verbesserungen in der Ausführung aufmerksam machten und dazu zu rathen in ihrem Gewissen sich bewogen fühlten, ihnen nicht entgegen zu treten, und daß sie sich dabei den Erfahrungssatz zu vergegenwärtigen habe, daß, je vollkommener die Anlage und Ausführung einer Eisenbahn sei, desto nachhaltiger und gewisser der Ertrag sein werde.

Abg. Evans: Ich finde noch einen Beleg zu der Ausstellung des Abg. Trenkmann auf Seite 163 des Berichts, wo von Seiten unseres Ausschusses geradezu einem zu niedrig gegriffenen Anschlag ein bedeutendes Lob ertheilt wird. Es heißt da: „Ein zu niedrig gegriffener Anschlag hat wenigstens den Vortheil, daß er einen Antrieb giebt, durch Einschränkungen, wo sie nur thunlich sind, die unvermeidliche Ueberschreitung zu vermindern.“ Nun, ich sollte meinen, daß nach der Erfahrung gerade auch bei der sächsisch-böhmischen Bahn sich diese Schlussfolgerung als eine ganz irrige herausgestellt hat. Der zu niedrig gegriffene Anschlag hat nicht verhindert, daß der Anschlag schon jetzt um ein alterum tantum überschritten worden ist. Ich habe aber im Allgemeinen nur über die ganz abnormen Steigerungen der Geldforderungen bei den Eisenbahnen mich aussprechen wollen. Namentlich kommt mir bei der bayerischen Bahn der Anschlag wie ein Hirschgeweih vor, wo sich ebenfalls jedes Jahr ein neuer Ansaß bildet. Der bayerische Bahnanschlag fing als Sechsender an, wurde dann ein Acht- und Neunender und ist jetzt schon ein recht hübscher Dierzehnder. Ich will damit sagen, daß die jetzigen Anschläge auch noch nicht das Bedürfniß decken werden, und daß