

bei dem Eisenbahnwesen in Sachsen, für das Niemand ein wärmeres Herz haben kann, als ich, doch in der finanziellen Berechnung große Sünden vorgekommen sein müssen, weil bis jetzt jeder Anschlag bei den Staatsbahnen als eine Nullität, als eine Nichtigkeit sich herausgestellt. Bei der sächsisch-böhmischen Bahn haben wir auch eine Stelle, wo die Vögel auf den Dächern davon singen werden; es ist das bei dem Dorfe Vogelgesang. Man hat da einen theuern Bau aufgeführt, wo die Eisenbahn die Schultern für die Berge bildet. Man hat da zwölf Häuschen und Häuser stehen lassen, ist ihnen ausgewichen, um nur das Vergnügen zu haben, drüben den Berg mit halten zu dürfen. Auch sind da problematische Punkte, wo die Einwirkungen der Masse und des Frostes sich fühlbar machen werden. Erst später kann es sich herausstellen, ob überhaupt dieser Bau in allen Theilen bestehen wird. Ich hoffe und wünsche es, aber namentlich bei einem sehr wichtigen Punkte muß ich es allerdings bezweifeln. Nach meiner Meinung wird es nicht lange dauern, vielleicht nicht hundert Jahre, so wird man glauben, daß das Dorf von diesem Baue seinen Namen erhalten hat, und die wahre geschichtliche Entstehung desselben vergessen sein.

Regierungscommissar v. Ehrenstein: Ein einziges Wort habe ich in Bezug auf den letzten speciellen Gegenstand zu erinnern. Es ist allerdings zu beklagen, daß in der Nähe des obengenannten Ortes das Terrain sehr schwierig ist. Es hat daselbst eine Untermauerung stattfinden müssen und es beruht die Nothwendigkeit derselben darauf: nach dem ursprünglichen Projecte liegt die Bahn außerhalb des Dorfes Vogelgesang unmittelbar am Elbufer. Die Hochfluth von 1845 hat aber auch dort die unumgängliche Nothwendigkeit herbeigeführt, die Bahn weiter vom Strome zu entfernen und dieselbe hinter das Dorf zu legen dergestalt, daß sie in die Berghänge eingeschnitten werden mußte. Daß daraus die Nothwendigkeit hervorgegangen ist, bedeutende Futtermauerung zu bauen, liegt in der Natur der Sache; indeß kann ich doch zur Beruhigung des Abgeordneten versichern, daß gerade dies zur Folge gehabt hat, daß man eine sehr große Menge des zum Bau erforderlichen Materials in der Bahn selbst gefunden und gebrochen hat, daß daher weder der Aufwand so groß, noch die Gefahr eine solche sein wird, wie der Abgeordnete besorgt, da von Seiten der Techniker hierbei in der That alle nur möglichen Vorsichtsmaßregeln ergriffen worden sind. Im Allgemeinen aber möchte ich auch der Aeußerung des Abgeordneten widersprechen, daß die Ueberschreitung der Anschläge, welche leider hier vorgekommen ist, auf Sünden der Techniker beruhete.

Abg. Wapler: Ich schließe mich den geehrten Vorrednern Trenkmann und Evans in der Beziehung an, als sie geäußert haben, daß bei Bauten der Staatsregierung gewöhnlich die Voranschläge überschritten würden. Auch ich finde die Ueberschreitung bei der sächsisch-böhmischen Bahn gegen den Anschlag sehr bedeutend. Ich sollte meinen, die

Staatsregierung müßte von solchen Technikern bedient sein, daß eine derartige Differenz nicht vorkommen könnte. Bei A. 1 ist für Expropriation anfänglich 282,000 Thlr. — jetzt 620,000 Thlr. — also 338,000 Thlr. mehr, ausgeworfen worden. Wenn auch in Berücksichtigung des hohen Wasserstandes im Jahre 1845 eine breitere Grundlage für den höhern Bahnkörper gewonnen werden mußte, so ist eine Ueberschreitung um das Doppelte meines Erachtens nach denn doch unverhältnißmäßig. Unter A. 2 ist die Rede von gesteigerten Löhnen für Erd- und Felsenarbeiten. Nun, so viel ich weiß, ist die böhmische Bahn erst neuerer Zeit in Angriff genommen worden und seit 1847 haben sich die Arbeitslöhne nicht nur nicht gesteigert, sie sind im Gegentheil durch die Zeitverhältnisse heruntergegangen. Dies dürfte also kein Grund zu einer Ueberschreitung von beinahe 440,000 Thlr. gegen den ursprünglichen Anschlag sein. Unter A. 3 wird aufgeführt, daß die Preise der Baumaterialien gestiegen seien. So viel ich aber weiß, sind sie seit 1846 gefallen. So steht hier unter A. 5, daß man mehr Wärterhäuser brauche, als man anfangs geglaubt habe, und eben so sei bei der frühern Veranschlagung auf Restaurationen keine Rücksicht genommen worden. Nun, das ist stark! Daß Restaurationen auf jeder Bahn nöthig sind, ist eine allbekannte Sache, und wo ein Wärterhaus hinkommen muß, das sollte ich meinen, müßte jeder Techniker, der den Tract einer Eisenbahn aufzunehmen hat, zu ermessen im Stande sein. Der Herr Regierungscommissar hielt ein, daß bei der Veranschlagung der Bahn sich nicht hätte ermessen lassen, wie hoch die Preise der Schienen sein würden. So viel ich weiß, kamen im Jahr 1841 die Schienen, von England bezogen, pro Centner zwischen 6 und 7 Thlr. zu stehen, während dieselben dormalen von der Königin-Marien-Hütte in Rainsdorf um circa 5 Thlr. pro Centner geliefert werden. Inwiefern man unter solchen Verhältnissen dieses Baumaterial mit anzieht, um den jetzigen höhern Anschlag zu rechtfertigen, vermag ich nicht einzusehen. Uebrigens ersieht man aus dem ganzen Berichte, daß es dem Ausschusse schwer geworden ist, schließlich zu dem von ihm gestellten Antrage zu gelangen. Wie vorhin der Abg. Trenkmann, spreche auch ich den Wunsch aus, daß für die Folge bei Staatsbauten doch das Aeußerste gethan werden möge, um die Voranschläge mit dem nachherigen Aufwande in Einklang zu bringen.

Regierungscommissar v. Ehrenstein: Es sind von dem Sprecher vor mir noch einzelne specielle Gegenstände erwähnt worden, in Bezug auf welche ich etwas erwidern zu müssen glaube. Was zuerst den bedeutend vermehrten Aufwand der Expropriation anlangt, so muß ich darauf zurückweisen, daß die Veranschlagung der Expropriation zu den schwierigsten Gegenständen eines Eisenbahnbauanschlags gehört, und daß man dabei Eisenbahnbauveranschlagungen nicht in Parallele mit andern Bauten und deren Anschlägen stellen kann. Was die Bemerkung betrifft, daß sich die Arbeitslöhne und Materialpreise seit den Jahren 1846 und 1847 nicht ge-