

steigert hätten, so bemerke ich nur, daß es sich nicht darum handelt, daß die Preise der Arbeitslöhne sich in diesen letzten Jahren ziemlich gleich geblieben sind, da, wie bereits früher bemerkt wurde, bereits im Jahre 1841 der Anschlag aufgenommen worden, und seit jener Zeit allerdings eine bedeutende Steigerung der beiden Positionen eingetreten ist. Was die Uebersteigerung des Voranschlags wegen Vermehrung der Wärterhäuser betrifft, so hat man eben nicht voraussehen können, daß bei der veränderten Ausführung die Bahn so viele Krümmungen erhalten müßte, und daß man aus diesem Grunde mehr Wärterhäuser anzulegen nöthig hätte. Auch insofern dürfte daher der Voranschlag gerechtfertigt erscheinen. Was den Preis der Schienen anlangt, so hat der Herr Abgeordnete Bezug auf die Preise genommen, die dafür in Zwickau gestellt worden seien, indem er sie für niedriger hält, als den Preis der englischen Schienen. Ich bemerke deshalb, daß die Schienen für die sächsischen Staatsbahnen ursprünglich allerdings aus England bezogen, neuerdings aber, und seitdem ein sächsisches Werk Schienen liefert, von der Staatsregierung da Bestellungen gemacht worden sind. Dasselbe ist aber noch nicht in der Lage, niedrigere Preise zu stellen, als die englischen Preise jetzt sind.

Abg. Ziesler: Was der Herr Regierungscommissar über den Eisenbahntract unterhalb Königsteins vorher äußerte, giebt mir doch Veranlassung, der Kammer das mitzutheilen, was ich von vielen, zum Theil gut unterrichteten Seiten her über diesen Bau in Erfahrung gebracht habe. Dieser Tract in der Gegend des Ortes Vogelgesang hat, wie ich bestimmt vernommen habe, einen sehr namhaften Kostenaufwand veranlaßt, und einen viel höhern, als der Anschlag war. Der Grund dazu soll nun hauptsächlich darin liegen, daß man bei der Expropriation des Grund und Bodens falsche Sparsamkeit geübt, daß man, statt die schon vom Abg. Evans bezeichneten dortigen Häuser zu expropriiren, die Eisenbahn hinter diese Häuser, hart an den Berg gelegt hat, dadurch aber genöthigt worden ist, bedeutende und höchst kostspielige Mauerbauten auszuführen, um die Bahnfläche vor dem Herabrollen des steilen Berghanges zu schützen. Es ist mir von Leuten, die darüber wohl ein Urtheil haben, mehrfach versichert worden, daß dadurch die Kosten dieses Tractes versechsz- und verachtacht worden seien. Ich bemerke das nur, weil ich darin ebenfalls eine Widerlegung der im Ausschussberichte Seite 163 zu lesenden Bemerkung erblicke, daß ein zu niedrig gegriffener Anschlag überhaupt Vortheile habe, und namentlich den Vortheil, daß er einen Antrieb gebe, durch Einschränkungen, wo sie nur thunlich sind, die unvermeidliche Ueberschreitung zu vermindern. Denn in diesem Falle dürfte gerade die zu niedrige Veranschlagung der Expropriationskosten einen sehr wesentlichen Nachtheil gehabt haben.

Abg. Evans: Es erledigt sich das, was ich äußern wollte, zum größten Theile durch das von dem geehrten Vorredner darüber Gesagte. Wenn mir der Ausdruck, daß ich dort

eine Sünde der Techniker erblickt habe, entschlüpft sein könnte in dem Sinne, daß der Vorwurf von mir ausgegangen wäre, als hätte ich den Bau und die technischen Ausführungen im Allgemeinen tadeln, und behaupten wollen, daß die Techniker dabei nicht etwas Ausgezeichnetes geliefert haben, so müßte ich das, als der Wahrheit zuwiderlaufend, allerdings zurücknehmen. Nein, meine Herren, die Ausführung habe ich vorzüglich gefunden und so, wie sie nicht leicht zum zweiten Male vorkommt. Nur das habe ich zu erinnern, daß bei dem Orte Vogelgesang ein ungeheurer Fehler in der Wahl des Tractes vorgegangen ist. Wer ihn begangen hat, weiß ich freilich nicht. Was der Regierungscommissar mir einhielt, daß dann der Bahnkörper an die Elbe gerückt worden wäre, ist in diesem Falle nicht anzunehmen. Die Häuser hätte man müssen expropriiren, um an ihre Stelle die Bahn zu setzen. Sie wäre dann zwar etwas näher an die Elbe gekommen, aber noch entfernt genug von derselben, weil dort vor den Häusern noch Gärten vorliegen. Etwas mehr wäre allerdings der Bahnkörper dem Hochwasser ausgesetzt worden, aber wegen der hohen Lage der Gärten lange nicht in dem Maße, als es weiter oben im Elbthale der Fall ist. Bloß also diese Ueberzeugung, — denn es bedarf, um sie zu gewinnen, eines nur einigermaßen geübten Blickes — habe ich wiederholt ausgesprochen, daß dort gefehlt worden ist, was schwerlich verantwortet werden kann. Nicht Seiten der Techniker suche ich die Verschuldung, daß die Bahn an dieser Stelle in den Berg hinein, statt an das äußere Gehänge desselben gelegt worden ist, wo sie hingehört; denn es handelt sich nur um eine Seitenverlegung des ganzen Tractes von etwa 10, 12 bis 15 Ellen, wodurch zugleich das Krümmungsverhältniß nicht schlechter, sondern besser geworden wäre. Dies lehrt der erste Anblick.

Regierungscommissar v. Ehrenstein: Ich glaube, die Kammer wird entschuldigen, wenn ich die Debatte über diesen Gegenstand nicht verlängere, da ich weder dem geehrten Abgeordneten, noch mir selbst ein Urtheil über diesen rein technischen Gegenstand einräumen kann.

Abg. Evans: Ich bitte ums Wort zur Berichtigung. Ich glaube nicht, in der Kammer dafür bekannt zu sein, daß ich mir über mir ganz fremde Gegenstände ein Urtheil anmaße. Auch hier ist dies nicht der Fall. Aber wo es nur eines ungeübten Blickes bedarf, wie hier, würde jeder Andere ebenso befähigt sein, mein Urtheil zu bestätigen, bei welchem ich beharre.

Präsident Cuno: Es hat sich Niemand weiter ums Wort gemeldet, ich schließe die Debatte und frage, ob der Herr Berichtstatter noch etwas zu bemerken habe?

Berichtstatter Abg. Harfort: Im Allgemeinen, meine Herren, möchte ich mir auch die Bemerkung erlauben, daß es sehr schwer ist, über specielle Fälle bei technischen Bauausführungen ein Urtheil zu fällen, insofern man nicht selbst Techniker und gerade mit solchen Ausführungen beschäftigt ist. Ich kenne den Fall, von dem speciell die Rede gewesen ist,