

radet Linie in das Herzogtum Sachsen hinein zu führen. Es ist zwar nicht zu verkennen, daß unserem sächsischen Kohlenbergbaue dadurch ein nicht zu unterschätzender Konkurrent erwächst, aber da nun die Bahn einmal gebaut ist, so ist vom eisenbahnpolitischen Standpunkte aus auch Fürsorge für Fortschaffung der aufgegebenen Güter zu treffen. Welcher Beliebtheit sich jetzt die Meuselwitzer Briketts erfreuen, kann man daraus ersehen, daß die Industrie statt der Steinkohlen und der böhmischen Braunkohlen deutsche Briketts in gewaltigen Massen verwendet. Während früher die Meuselwitzer rohe Braunkohle einen Versand auf weite Entfernung infolge der teureren Fracht und der verhältnismäßig geringen Heizeinheiten nicht verfracht, ist ihr jetzt durch die Verarbeitung zu Briketts ein weites Absatzgebiet eröffnet, und man sieht zurzeit Meuselwitzer Briketts schon in allen Straßen von Dresden-N. und Dresden-M. liegen.

Meine Herren! Es wird deshalb der Königl. Regierung kein Vorwurf daraus zu machen sein, wenn sie beim Arealerwerbe nicht von heute auf morgen gerechnet hat, denn der Ausbau des zweiten Gleises wird nicht allzulange auf sich warten lassen, wenn sich unsere Industrie immer weiter und weiter entwickeln sollte.

Was nun den anderweiten Mehraufwand betrifft, so liegt zwischen der Aufstellung des generellen Kostenanschlages und der Bauausführung ein längerer Zeitraum, innerhalb welches die Preise für Schwellen, Schienen, Arbeitslöhne u. eine wesentliche Steigerung erfahren haben.

Zudem stellte sich bei der Bauausführung heraus, daß man in der Gegend von Wiesebach auf ein sehr schlüpfriges Terrain geraten war, was niemand voraussehen konnte. Es liegt dort ein ganz unschuldig aussehender Lehmboden bis zur Tiefe von einigen Metern. Wenn aber dieser Boden zu Dammschüttungen verwendet wird und ein solcher Damm einen oder mehrere Winter hinter sich hat, so läuft er wie saurerer Quarz davon.

(Weiterkeit.)

Ebenso hat man geglaubt, bei Gründung der Talüberbrückungen einen tragfähigen Boden unter sich zu haben; es haben aber die Widerlager der Viadukte nachgegeben, weil sehr tief unter der Geländefläche ein tiefer Sumpf vorhanden war, weshalb sehr schwierige und kostspielige Pfahlrostgründungen ausgeführt werden mußten, die im Kostenanschlage nicht vorgesehen waren. Infolgedessen ist für die Erd- und Böschungsarbeiten ein Mehraufwand von 197,200 M. und für Brücken und Durchlässe ein solcher von 131,000 M. erforderlich gewesen.

Wenn sich der Herr Abg. Günther bei der Vorberatung dahin ausgesprochen hat, daß von seiten der Sachverständigen die Bodenverhältnisse nicht richtig beurteilt worden seien, so muß dem entgegengehalten werden, daß man das Terrain vielleicht mindestens 20 m tief hätte abbohren müssen, um zu einer richtigen Beurteilung des Untergrundes gelangen zu können; daß dann aber 10 Prozent Verwaltungskosten nicht ausgereicht hätten, ist selbstverständlich, da die Bohrversuche bekanntlich sehr kostspieliger Natur sind.

Ferner haben die Wegeübergänge einen Mehraufwand von 151,530 M. erfordert, welcher durch die Erläuterungen zu IV des Dekrets in genügender Weise begründet ist; er ist durch die Bestimmung der Enteignungsbehörden mit entstanden. Es mußten Wege und Wegeschleusen in größerem Umfange ausgeführt werden, als es bei der Vorveranschlagung angenommen war.

Es führten ferner das ungünstige Pfändungsverhältnis, sowie der Umstand, daß zahlreiche Wegeüberführungen zweckmäßigerweise für das zweite Gleis zu erbauen waren, einen Mehraufwand herbei.

Der Mehraufwand auf der ganzen Strecke beziffert sich auf 789,280 M. Dem stehen aber auf der anderen Seite 294,110 M. Ersparnisse gegenüber, so daß sich die Mehrausgaben auf 495,500 M. beziffern.

Wenn nun auch die Deputation eine derartige Überschreitung nur mit Widerstreben zu billigen vermag und sich der Hoffnung hingibt, daß solche Nachpostulate in Zukunft werden vermieden werden, so gelangte sie doch nach sorgfältiger Erwägung der einschlagenden Verhältnisse zu dem Antrage:

„Die Kammer wolle beschließen, die im Königl. Dekret Nr. 34 unter C für Herstellung einer normalspurigen Nebenbahn von Altenburg nach Langenleuba als Nachpostulat geforderte Summe von 495,500 M. zu bewilligen“

und

diesen Betrag bei Tit. 35 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für die Finanzperiode 1904/05 einzustellen.

Ich bitte die hohe Kammer, sich dem Botum anzuschließen.

Präsident: Das Wort hat Herr Sekretär Rüder.

Sekretär Rüder: Meine Herren! Wenn ich den Herrn Referenten recht verstanden habe, so hat er die Erklärung abgegeben, daß die Altenburgische Staatsregierung zur Beschaffung des erforderlichen Areals für das zweite Gleis innerhalb des Herzogtums Altenburg nicht verpflichtet sei. Nun liegt mir hier der Staats-