

Der Herr Berichterstatter!

Berichterstatter Abg. Reichmann: Meine hochgeehrten Herren! Wie Sie aus dem Ihnen zugegangenen Berichte ersehen haben, ist der Bau der Chemnitzthalbahn nicht nach den Anschlägen und Plänen, welche von den Ständen am 25. März 1898 genehmigt waren, ausgeführt worden, und da zur Einholung der Genehmigung zu den weiteren Baukosten, infolge der Veränderungen, Gelegenheit bei der Tagung des Landtages 1899/1900 war, dies aber nicht geschehen ist, so hatte Ihre Finanzdeputation B alle Veranlassung, Schritte zu thun, daß dergleichen Ueberschreitungen nicht wieder vorkommen, und empfiehlt Ihnen nun, ihren Beschlüssen auf Seite 17 des Berichts möglichst einstimmig beizutreten.

Präsident: Das Wort hat der Herr Finanzminister Dr. Müger.

Staatsminister Dr. Müger: Meine Herren! Sie gestatten mir nur ein paar kurze Bemerkungen.

Der Sachverhalt ist in dem Berichte Nr. 146 so erschöpfend dargelegt, daß ich ihm in thatsächlicher Hinsicht etwas Wesentliches nicht hinzuzufügen habe bis auf den Fall, der auf Seite 14 bis 16 näher berichtet ist. Es betrifft das den Fall der theilweisen Erwerbung eines in Markersdorf gelegenen Grundstückes. Ich werde mir gestatten, später auf diesen Punkt mit nur einigen Worten zurückzukommen.

Was nun aber die Folgerungen betrifft, die die geehrte Deputation aus den ermittelten Thatsachen gezogen hat, so habe ich ohne weiteres anzuerkennen, daß, als der vorige Landtag Anfang November 1899 zusammentrat, ohne allzu erhebliche Schwierigkeiten wahrzunehmen gewesen wäre, daß mit den für die Erbauung der Chemnitzthalbahn ursprünglich eingestellten $5\frac{1}{2}$ Millionen nicht auszukommen sein würde. Es kommt hierbei zwar ein Umstand in Betracht, der im Berichte nicht ganz zutreffende Würdigung gefunden zu haben scheint. Die speziellen Vorarbeiten zu dem Projekt konnten im September 1899 noch nicht als völlig abgeschlossen gelten, denn der vollständige Abschluß liegt erst vor, wenn alle Einzelheiten des Projektes definitiv festgestellt und wenn insbesondere die Verhandlungen über den Arealerwerb definitiv beendet sind, und das war im Herbst 1899 noch nicht der Fall. Ich ziehe indessen daraus nur den Schluß, daß bezüglich einzelner Punkte des Projektes die Gefahr der Unzulänglichkeit der veranschlagten Mittel noch nicht beanzeigt war.

Aber hinsichtlich anderer, und zwar sehr wesentlicher Theile des Entwurfes will es mir scheinen, als wenn

die ganze Sachlage schon im Herbst 1899 zu der Erkenntniß hätte führen müssen, daß die früheren Bewilligungen nicht ausreichend waren. Das mußte sich insbesondere aus dem Umstande allein ergeben, daß schon die Nothwendigkeit, den Bahnkörper und den Bahnbetrieb gegen die Hochwassergefahr in höherem Maße sicher zu stellen, als das ursprünglich vorgesehen war, naturgemäß einen weit höheren Aufwand voraussetzte, als er ursprünglich taxirt war. Freilich hätte dieses Ergebniß, daß hier die Mittel nicht ausreichten, selbst wenn man rechtzeitig dazu gekommen wäre, die Sachlage zu übersehen, nicht dazu führen können, schon an den vorigen Landtag ein definitives und erschöpfendes Nachpostulat zu bringen. Dazu fehlte es damals noch an manchem. Aber jedenfalls hätte wenigstens nach meiner Auffassung die Möglichkeit vorgelegen, schon im Herbst 1899 eine ungefähre Schätzung des erforderlichen Mehrbedarfes vorzunehmen und damals schon zu erwägen, ob es nicht nothwendig sei, die geeigneten Maßregeln zur budgetmäßigen Behandlung und Deckung des Mehrbedarfes zu treffen. Aber hier hat offenbar der Mechanismus des Geschäftsbetriebes versagt. Ich lege die Schuld daran nicht sowohl den Personen als vielmehr den Einrichtungen zur Last. Soviel ich sehe, ist den einzelnen Geschäftsstellen und den einzelnen Beamten ein begründeter Vorwurf nicht zu machen, aber es fehlte offenbar an einer Einrichtung, die es ermöglichte, das ganze Werk in seinem Zusammenhange zu beurtheilen, es fehlte an einer Einrichtung, die die Möglichkeit gab, zwar nicht in jedem Augenblick, aber zu bestimmten, geschickt gewählten Zeitpunkten den Vergleich anzustellen zwischen dem, was bis jetzt bereits aufgewendet war, dem, was in Zukunft nothwendigerweise noch aufzuwenden sein würde, und dem, was bewilligt war. Selbstverständlich würde dabei auch mit der Möglichkeit von Irrthümern zu rechnen sein, weil jede Schätzung anfechtbar bleibt; aber ein ungefähr zutreffender Ueberblick läßt sich in solchen Stadien doch schon gewinnen, und schwere Irrthümer wären dadurch jedenfalls ausgeschlossen worden. Eine derartige Einrichtung, wie ich sie vorhin skizzirt habe, zu treffen und das Erforderliche in die Wege zu leiten, sind wir bereits im Begriff, und ich denke, daß, wenn auch nur dieses Ziel erreicht wird, der Bau der Chemnitzthalbahn, der ja manche unerfreulichen Dinge im Gefolge gehabt hat, nach dieser Richtung hin von gutem Erfolge sein wird und daß wir die berührten Unannehmlichkeiten gern in den Kauf nehmen wollen, wenn wir auf Grund der äußerst sorgfältigen Ermittlungen, die die Deputation vorgenommen hat, zu Einrichtungen gelangen, die so