

Abg. Goutard: Meine Herren! Da ich, wenigstens zur Sommerzeit, die hier in Frage kommende Strecke mindestens zwei Mal am Tage befahre, so habe ich Gelegenheit gehabt, zu beobachten, mit welcher außerordentlichen Langsamkeit der Bau da vor sich geht. Wir haben im letzten Landtage bei dem betreffenden Statut die Bemerkung gelesen, daß die Connewitzer Brücke im Laufe der Statperiode gebaut werden sollte. Es ist durchaus nothwendig, diese Brücke fertigzustellen, ehe man daran denken kann, die ein wenig weiter südlich folgende eiserne Brücke, von der es vor vier Jahren hieß, daß sie wegen der schweren Züge und Lokomotiven verstärkt werden müsse, in Umbau zu nehmen. Die Pleißenbrücke ist eine gewölbte Brücke mit 9 Oeffnungen. Es ist auch jetzt noch nicht angefangen worden, sie zu bauen. Ich habe mich da erkundigt und habe gehört, es seien da Meinungsverschiedenheiten mit der Wasserbaudirektion schuld daran gewesen, es seien schon zwei Projekte gemacht worden; das erste habe man für überflüssig groß erachtet, da es auch wieder mit 9 Brückenöffnungen projektirt gewesen sei; da nun aber, seit diese alte steinerne Brücke gebaut ist, eine Wasserregulirung stattgefunden hat, sei es nicht mehr nothwendig, 9 Oeffnungen zu machen. Dann sei ein zweites Projekt gemacht worden; das habe aber wieder zu wenig Oeffnungen gehabt, kurz, ich meine, es wäre doch sehr richtig, wenn sich die betreffenden mit der Ausführung betrauten Ingenieure mit der Wasserbaudirektion erst ins Einvernehmen setzten, ehe sie ihre Projekte machen, damit sie nicht zwei umsonst machen.

(Sehr richtig!)

Dadurch entstehen ganz ungeheure Verzögerungen. Ich glaube nicht, daß es möglich sein wird, im Laufe dieser Statperiode den Ausbau des 3. und 4. Gleises fertigzustellen, eben weil die Brücke noch gar nicht angefangen ist. Wenn sie nachher in Cementbeton gemacht werden soll, was ich vermuthe, so muß sie doch sehr lange trocknen, ehe sie in Gebrauch genommen werden kann.

Präsident: Das Wort hat Herr Geh. Baurath Poppe.

Königl. Kommissar Geh. Baurath Poppe: Ich darf in Bezug auf die Verlangsamung der Arbeiten wohl bemerken, daß sie mehr oder weniger in unmittelbarem Zusammenhang mit der Zusammenlegung der Bahnhöfe in Leipzig stehen, insbesondere deshalb, weil die sog. Verbindungskurve zwischen der Leipzig-Hofer Verbindungsbahn und der Linie Leipzig-Hof wesentlich die Massen bietet, die für das 3. und 4. Gleis zwischen

der Haltestelle Connewitz und dem Bahnhofe Gaschwitz gebraucht werden. Ein Schaden ist durch die Verlangsamung der Bauten entschieden nicht erwachsen, vielmehr ist es jedenfalls nur richtig gewesen, daß man nicht verhältnißmäßig eifertig die Erdarbeiten am Einschnitte bei Connewitz in Angriff genommen hat.

Was ferner den Connewitzer Viadukt anlangt, so ist er bereits im Bereiche des 3. und 4. Gleises fertig. Den Lößniger Viadukt betreffend, liegen die Verhältnisse so, daß augenblicklich das Projekt fix und fertig zur Ausführung vorliegt. Die Verwaltung hatte sich veranlaßt gesehen, wie die ersten Planungen vorlagen, nochmals zu prüfen, ob nicht mit bedeutenden Kostenersparnissen der Zweck der betreffenden Anlagen erfüllt werden könnte. Das Projekt bezweckte ursprünglich die Durchführung der gesamten Fluthmassen, welche bei Erbauung der Leipzig-Hofer Bahn durch dieselbe geführt werden müßten. Diese Hochfluthwasser haben sich im Laufe der Zeit durch die erheblichen Verbesserungen im Gebiete der Pleißenau erheblich verändert, und man konnte annehmen, daß infolge des Sinkens des Hochwasserspiegels auch ein Theil der Oeffnungen des Lößniger Viaduktes überflüssig geworden ist, so daß die bisherige Anzahl der Oeffnungen des Viaduktes in Zukunft nicht mehr nothwendig sein würde. Es liegt also im wesentlichen an der Bauleitung, daß bei dem Projekt der Erweiterung des Lößniger Viaduktes für das 3. und 4. Gleis mit weniger Oeffnungen, als im alten Bauwerke vorhanden, auszukommen sein wird. Es kann infolgedessen aber der Bau erheblich billiger gestaltet werden. Daß die betreffende Straßen- und Wasserbauinspektion keine Veranlassung hatte, die Verminderung der Oeffnungen anzustreben, bevor sie gehört wurde, ist natürlich. Dagegen mußte sie, nachdem sie gefragt worden war, verhältnißmäßig umfangreiche Berechnungen vornehmen, deren Ergebnis allerdings im Sinne der Bauleitung dahin ausgefallen ist, daß die Anzahl der Oeffnungen bei dem Lößniger Viadukt erheblich verringert worden ist.

Das wollte ich zur Erläuterung bemerken.

Präsident: Nunmehr wird das Wort nicht weiter begehrt. Ich schließe die Debatte. Der Herr Berichterstatter verzichtet.

„Will die Kammer beschließen, die im außerordentlichen Staatshaushalts-Stat für 1902/03 unter Tit. 41 geforderten 600,000 M. als vierte Rate nach der Vorlage zu bewilligen?“

Einstimmig.