

nähere Beschreibung, die aus den Akten genommen ist, im Berichte der Zweiten Kammer finden, sind 105,000 M. in Aussicht genommen, für Pirna 70,000 M., für Schneeberg 217,000 M.

Ich habe nun noch bei diesem Anlaß einer Petition zu gedenken, welche von der Stadt Limbach um Errichtung eines Seminars an die Regierung und an die Stände gelangt ist. Unter den gegebenen Verhältnissen und nach den Darlegungen, die ich die Ehre hatte, Ihnen hier zu geben, ist zur Zeit davon abzusehen, und deshalb konnte das Gesuch eine Beachtung nicht finden. Ihre Deputation schlägt Ihnen vor:

„bei Tit. 15 nach der Vorlage 1,192,000 M. für den Neubau eines Seminars in Frankenberg sowie Um- und Erweiterungsbauten bei den Seminaren in Rossen, Pirna und Schneeberg, allerseits einschließlich innerer Ausstattung zu bewilligen, und ferner: die auf Errichtung eines Seminars in der Stadt Limbach gerichtete Petition des Stadtrathes daselbst auf sich beruhen zu lassen.“

Vizepräsident Oberbürgermeister Dr. Georgi: Wird das Wort gewünscht? — Es ist nicht der Fall.

„Will die Kammer die bei Tit. 15 beantragte Bewilligung aussprechen?“

Das geschieht einstimmig.

„Will die Kammer ferner die auf Errichtung eines Seminars in der Stadt Limbach gerichtete Petition des Stadtrathes daselbst auf sich beruhen lassen?“

Ebenfalls einstimmig.

Wir kommen zum nächsten Gegenstande der Tagesordnung: „Antrag zum mündlichen Berichte der zweiten Deputation über Tit. 23 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1898/99, Erweiterung des Bahnhofes Freiberg (dritte und letzte Rate) betr. (Drucksache Nr. 183.)“

(Vergl. M. II. R. 2. Bd. S. 1369f.)

Berichterstatter ist Herr Kammerherr Freiherr von Fink.

Berichterstatter Kammerherr Freiherr von Fink: Bereits auf dem Landtage 1891/92 war die Nothwendigkeit der Erweiterung des Bahnhofes Freiberg anerkannt worden, und es waren auf demselben Landtage, wie auf den folgenden, seitens der Stände auf die damals mit 2,650,000 M. bezifferten Gesamtkosten 2,297,000 M. bewilligt worden. Bereits auf dem Landtage 1893/94 wurde jedoch seitens der Königl. Staatsregierung erklärt, daß höchstwahrscheinlich mit

den bewilligten Mitteln nicht würde auszukommen sein. Man war auch auf dem folgenden Landtage noch nicht in der Lage, eine genaue Summirung der Kosten anzugeben, weil die sehr umfangreichen Expropriationsarbeiten noch nicht abgeschlossen waren, und es ermöglichte sich erst für den diesjährigen Landtag seitens der Königl. Staatsregierung, eine genaue auf speziellen Berechnungen bezifferte Unterlage zu geben. Nach denselben stellt sich nun das Gesammtverforderniß auf 4,903,000 M., somit ein Mehr von 2,253,000 M. Die Königl. Staatsregierung begründet diese hohe Mehrforderung damit, daß die ersten Angaben bei dem Mangel an Zeit und ausreichendem technischen Personal nur nach allgemeinen Schätzungen hätten gegeben werden können; Schätzungen, welche, da sie nun beinahe sechs Jahre zurückliegen, selbstverständlich nicht den seit dieser Zeit ungeahnt gestiegenen Verkehr, die seit der Zeit bedeutend gestiegenen Arbeitslöhne und Materialpreise und die nothwendig gewordene weitere Ausdehnung des ursprünglichen Planes mit hätten ins Auge fassen können.

Als hauptsächlichste Bedürfnisse für die Erweiterung des Bahnhofes Freiberg werden seitens der Königl. Staatsregierung folgende hingestellt: Erstens die Beschaffung eigener Bahnsteige für die Linien Großhartmannsdorf, Halsbrücke und Moldau, ferner die Beseitigung der Gleisüberschreitung am Hauptgebäude, die Vergrößerung der Gleise für den Güterverkehr, die Beschaffung von Rangirgleisen und Ausziehgleisen an beiden Bahnhofsenden, weiter die Beseitigung des Niveauüberganges der Branderstraße über den Bahnhof, die Errichtung neuer Räume für den Gepäc- und Eilgüterverkehr und die Anlage eines Verbindungstunnels. Endlich wird auch darauf hingewiesen, daß gewisse Erweiterungen und Neuanlagen, von denen man geglaubt hatte, daß sie der Zukunft vorbehalten bleiben könnten, bereits jetzt vorgenommen, wenigstens ins Auge gefaßt werden müßten. Es sind dies der Neubau des Maschinenhauses, der Drehscheibe und anderer Stationsanlagen, die Verlegung der Güterschuppen, Unterführung am Ostende infolge der Verbreiterung des Bahnhofes, die Anlage eines Gepäcstunnels und Anlage eines Personentunnels.

Im einzelnen betrachtet stellt sich nun heraus, daß von dem gesammten Mehrerforderniß von 2,200,000 M. gut 1 Million Mark als solches betrachtet werden müssen, welche nicht vorhergesehen werden konnten; unter diese Summe sind zu rechnen der sehr bedeutende Mehraufwand durch Arealerwerb, der auf 520,000 M. beziffert wird, da der Ar ursprünglich auf 577 M. geschätzt