

(Berichterstatter Abgeordneter Beda.)

(A) zweifellos eintraten, wenn durch Beamte der Bauverwaltereien an verschiedenen örtlich geeigneten Zahlstellen abgelohnt wurde.

Übrigens spart die Verwaltung selbst insofern nicht unbeträchtlich an Arbeitslohn, als den Arbeitern die Zeit, die sie zur Abholung ihres Lohnes gebrauchen, bezahlt werden mußte, und weiter ist auch infolge der in Rede stehenden Maßnahme bei Tit. 6 eine ganz bedeutende Ersparnis an Tagegeldern und Reisekosten entstanden, wodurch besagter Mehraufwand nahezu aufgewogen wird.

Wenn man noch dazu berücksichtigt, daß im Falle der Beibehaltung des früheren Auslohnungsverfahrens die Erhöhung der Tagegeldsätze der in Frage kommenden Abstufungen VIII und IX ab 1. Juli 1913 eine nicht unbedeutende Steigerung des Aufwandes bei Tit. 6 zur Folge haben würde, so ist die getroffene Maßnahme in der Auslohnungsfrage nur zu begrüßen.

Die Rechenschaftsdeputation bittet deshalb, die beiden Überschreitungen in Tit. 2a und in Tit. 4 von insgesamt 6925 M. 42 Pf. nachzubewilligen.

Bei Kap. 82, Albrechtsburg, fanden Überschreitungen statt in Tit. 2a von 90 M., in der Erläuterungsspalte begründet mit der Erhöhung von Wohnungsgeldzuschuß, in Tit. 3a von 1573 M. 10 Pf. für (B) Gebührenanteile des Schloßverwalters an den Führungsgeldern zu 20 Prozent, weiter in Tit. 3b von 100 M., in Tit. 5 von 395 M. 50 Pf. und in Tit. 6 von 229 M. 38 Pf. Auch diese drei kleinen Summen sind als Mehrausgaben in den Erläuterungsspalten eingehend begründet.

Die Rechenschaftsdeputation erbittet auch bei diesem Kapitel die nachträgliche Genehmigung der Mehrausgaben von insgesamt 2387 M. 98 Pf.

Bei Kap. 83, Verschiedene bauliche Zwecke, kommt nur bei Tit. 6 eine Überschreitung von 2476 M. 93 Pf. in Frage, eine Summe, deren Ausgabe entstanden ist durch Beseitigung von gelockerten Felsblöcken am Schloßbergfelsen zu Schwarzenberg. Auch diese Mehrausgabe ist nachzubewilligen; die Rechenschaftsdeputation bittet um Genehmigung.

Bei den Kap. 84, Allgemeine technische Zwecke, 86, Allgemeine und unvorhergesehene Ausgaben im Geschäftsbereiche des Finanzministeriums, und 87, Gebäude- und Maschinenversicherung, haben Überschreitungen nicht stattgefunden und sind Anträge nicht zu stellen.

**Präsident:** Das Wort wird nicht begehrt. Die Debatte ist geschlossen.

Will die Kammer den in Drucksache 156 vorliegenden Anträgen der Rechenschaftsdeputation zu Kap. 81 zustimmen?

Einstimmig.

Zu Kap. 82?

Einstimmig.

Zu Kap. 83?

Einstimmig.

Wir kommen nunmehr zu Punkt 9 der Tagesordnung: **Allgemeine Vorberatung über das Königliche Dekret Nr. 22, mehrere Eisenbahnangelegenheiten betreffend.**

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Gleisberg.

**Abgeordneter Gleisberg:** Meine Herren! In dem Dekret Nr. 22 erfolgt zunächst die Begründung zu Tit. 47 des außerordentlichen Etats für 1916/17 und weiter eine Darlegung des Standes der Verhandlungen über die Führung der drei Linien Priestewitz-Radeburg, der Teilstrecke der Nordostbahn, Wurzen-Eilenburg und Borna bei Leipzig-Bad Lausick-Großbothen. Alle drei Linien, die in dem Dekret aufgeführt sind, haben gemeinsam, daß für sie je 1 Million Mark in den außerordentlichen Etat eingestellt ist, und zwar für Wurzen-Eilenburg und Borna-Bad Lausick-Großbothen (D) je 1 Million im außerordentlichen Etat 1914/15 und für die Teilstrecke Priestewitz-Radeburg 1 Million in den außerordentlichen Etat 1916/17.

Behandelt wird in dem Dekret in erster Linie die Linienführung für alle drei in Aussicht genommenen Linien. Es ist ja selbstverständlich, daß bei einem derartigen Projekte die Linienführung für alle Bezirke eine große Rolle spielt. Jeder Ort möchte selbstverständlich die Linie möglichst in der Nähe haben, jeder Ort möchte natürlich möglichst auch eine Haltestelle oder einen Bahnhof haben. Allen Wünschen kann natürlich nicht Rechnung getragen werden. Es erklärt sich aber gerade in der jetzigen Zeit dieser Wunsch der bezeichneten Orte und Gemeinden und Bezirke, in denen die Bahn gebaut werden soll, weil gerade jetzt während der Kriegszeit die Beförderung von Menschen und Waren durch Beförderungsmittel wie Pferde usw. außerordentlich schwierig ist. Man hat erst jetzt erkannt und schätzen gelernt, welchen großen Vorteil eine Bahnlinie für eine Gegend bringt.

(Sehr richtig!)

Gerade in der jetzigen Zeit, wo es außerordentlich an Zuführungsmöglichkeiten fehlt, weiß man zu schätzen, welchen Wert es hat, wenn man in unmittelbarer Nähe eine Eisenbahnzuführung hat.