

nehmen — ich habe allerdings keine Unterlagen dafür —, daß vielleicht 20 Millionen Mark in den Grundstücken und Gebäuden der Werkstätten sämtlicher sächsischer Staats-Eisenbahnen angelegt sind, so daß sich, den Zinsverlust und die Unterhaltungskosten zu 5 Procent berechnet, ein jährlicher Zuschuß von 1 Million Mark ergeben würde. Im Angesichte einer solchen Rechnung möchte ich dringend bitten, daß wir mit der Neuanlage von Reparaturwerkstätten in Zwickau noch eine Finanzperiode warten. Bessern sich, wie wir ja Alle wünschen, bis dahin die geschäftlichen Verhältnisse, so würde es dann wohl immer noch Zeit sein, diese Reparaturwerkstätten, wenn sie sich als dringend nothwendig herausstellen sollten, zu errichten; aber unter den jetzigen Verhältnissen und nach allen den Zahlen, die mir hierüber vorliegen, halte ich es nicht für möglich, der Majorität zuzustimmen und auch die eine Hälfte zu bewilligen, sondern im Namen der übrigen Herren bleibe ich dabei, die geforderte Summe abzulehnen.

Abg. Grahl: Meine Herren! Wenn ich mich für dieses Postulat in Höhe von 416,000 Mark verwende, so wird wohl Niemand glauben, daß ich geneigt sei, der Ausdehnung der Staatsindustrie, am allerwenigsten der bei den Eisenbahnen das Wort reden zu wollen. Indes, meine Herren, die Lage der Sache ist doch etwas anders, als die geehrte Minorität der Deputation sie aufgefaßt hat. Wenn dieselbe nur die Statistik einigermaßen durchsieht, wird sie sich gestehen müssen, daß gerade Zwickau der geeignetste Punkt in ganz Sachsen ist, um dort eine Werkstätte für die Reparaturen zu errichten. Ich erlaube mir, meine Herren, nur darauf hinzuweisen, daß der Zwickauer Kreis derjenige ist, welcher die meisten Haltestellen, die meisten Bahnen der Landesfläche nach besitzt. Zwickau hat an Bahnlänge von sämtlichen Bahnen Sachsens 38,54 Procent. Die Haltestellen betragen 39,41 Procent und dem Flächenraume nach beträgt die Bahnnezausdehnung 36,41 Procent. Wenn wir ferner mit berücksichtigen, daß von den 457,464 Wagenladungen Kohlen, die überhaupt in Sachsen gefördert worden sind, allein auf die Zwickauer Kohle, die fast alle Zwickau passieren müssen, 341,338 Wagenladungen kommen und daß bei einem so außerordentlichen Conflur von Wagen gerade für einen Artikel, wie die Steinkohle ist, bei welchem mehr, wie bei anderen Gütern, die Wagen der Reparatur unterliegen, es wünschenswerth sein muß, dort auch deren Reparatur sofort bewerkstelligen zu können, liegt auf der Hand; denn, meine Herren, diese doch mehr oder weniger zerbrochenen Wagen nach Chemnitz zu befördern, kostet dem Staate ganz außerordentlich viel Geld. Es ist jedenfalls zweckmäßig, namentlich jetzt, wo das Areal in dem Bahnhof der Zwickau-Lengefelder Bahn,

welcher jetzt keinen Zweck mehr hat, umsonst geboten ist, dazu zu verwenden. Von den vorhandenen Gebäuden soll das eine zu Niederlagen und das andere zu Wohnungen dienen und bedarf es nur des Baues von Werkstätten. Werkstätten, meine Herren, bedürfen wir unbedingt, wenn ich auch zugebe, daß durch diesen Bau Chemnitz mehr entlastet werden wird, was allerdings auch infolge der angekauften nahe liegenden Bahnen nothwendig ist. Nicht recht begreiflich finde ich, daß die königl. Staatsregierung nach dem Bericht Seite 9 dazu gekommen ist, zu erklären, daß früher keineswegs die Absicht bestanden habe, sämtliche Werkstätten für die sächsischen Staats-Eisenbahnen in Chemnitz zu centralisiren. Das scheint mir nun allerdings nicht richtig zu sein; denn ich entsinne mich ganz deutlich, daß seiner Zeit, wie die Werkstätten in Chemnitz in Angriff genommen wurden, ausdrücklich erklärt wurde: in Chemnitz werden Centralreparaturwerkstätten errichtet; die Leipziger Werkstätte wurde damals verengert, es wurden die Magazine von Dresden und Leipzig nach Chemnitz verlegt. Das heißt doch, Alles in Chemnitz centralisiren. Meine Herren! Ich glaube, mit der jetzt projectirten Decentralisation macht die königl. Staatsregierung gerade einen sehr guten Griff und es wird in nicht zu weiter Ferne liegen, daß die königl. Staatsregierung sich bewegen finden wird, analog der in Zwickau jetzt zu errichtenden Werkstätte auch solche noch in dem östlichen Theile Sachsens, in Löbau, Bauzen oder Stabeberg einzurichten. Und ich bin von dem Standpunkte aus, daß wir erstreben müssen, bei der Verwaltung und dem Betrieb der Bahnen die möglichsten Ersparnisse zu bringen, überzeugt, daß Nichts dazu geeigneter ist, als die Decentralisation der Werkstätten und deren naturgemäße Verlegung im Lande. Es wird uns diese Einrichtung für die Folge ganz wesentliche Vortheile und Ersparnisse bringen. Gern glaube ich aber auch, daß man für die Locomotiven die Werkstätten dort ablehnen kann; denn die Locomotivreparaturen kommen ja lange nicht in dem Umfange, wie bei den Wagen vor. — Ich will hier gleich noch Gelegenheit nehmen, dem Herrn Abg. Stauß auf Einiges zu antworten, was derselbe bezüglich des Rechenschaftsberichtes in Anbetracht der Werkstätten in Chemnitz anführte. Derselbe bezog sich darauf, daß das Erträgniß der Werkstätten so außerordentlich gering wäre, indem es in dem einen Jahre nur circa 8000 Mark, im anderen Jahre, wenn ich nicht irre, 75,000 Mark betrage. Meine Herren! Das ist ganz natürlich, der Staat beabsichtigt nicht, einen Gewinn von der einen Tasche in die andere zu stecken. Wenn wir auf Gewinn arbeiten wollten, so würde die Reparatur der Wagen um so viel theurer sein und ich will nicht weiter erörtern, ob