

### Aus den Landtagsauschüssen.

Dresden. Der Untersuchungsausschuss für die Dammbruchkatastrophe beim Braunkohlenwerk Böhlen der H. G. Sächsischer Werke nahm gestern die Berichte der beiden Berichterstatter entgegen, die nach Abschluss der Reagenvernehmungen und nach Erhaltung einer Reihe von Gutachten erforderlich geworden waren. Abg. Hertel (Soz.) entwarf zunächst die Anschuldigungen und Darstellungen seines ersten Berichtes und richtete darüber hinaus scharfe Angriffe gegen die Personalpolitik der Sächsischen Werke, die er mit verantwortlich für das Unglück machte. Seine Angriffe richteten sich besonders gegen die Ausschüsse von Beamten und Belegschaftsmitgliedern des Böhlener Werkes zum Stabteil. Der Mitberichterstatter Abg. Sippel (Dt.-Vpt.) beleuchtete kritisch die Ergebnisse der Gutachten und Vernehmungen und kam zum Schluss, dass fahrlässiges Verschulden der Verantwortlichen nicht bewiesen werden könne. Der Ausschuss beschloss, die Berichte zunächst vervollständigen zu lassen. Sie sollen Gegenstand einer eingehenden Aussprache in der nächsten Sitzung sein, in welcher der Ausschuss seine Arbeiten beenden wird.

Im Gesundheitsausschuss A wurde gestern ein demokratischer Antrag beraten auf Errichtung eines Landesbüros für die Gesundheitsverwaltung und die Beschaffung von Gesundheitsämtern für Neubauten zu erleichtern. Die Regierung gab Erklärungen ab, wonach die Gesundheitsübernahme durch die Gemeinden vielfach zu Verbältnissen geführt habe, die dringender Abhilfe bedürften. Inzwischen sind von der Regierung Maßnahmen vorbereitet worden, um durch Zusammenarbeit mit der Landesbank für Kultur und anderen Stellen die Beschaffung und Sicherung von Neubausubventionen zu erzielen. In einem gegen die Kommunisten angenommenen Antrag spricht sich der Landtag für Durchführung dieser Schritte aus, sodass der demokratische Antrag abgelehnt werden konnte.

Ein sozialdemokratischer Antrag über Kritik an Siedlungsarbeiten in den Gemeinden Groß-Schöps und Zwoschau im Bezirk Wurzen. Durch die Eisenbahn Wurzen-Siebnitz erhöhte sich die dortige Siedelung wesentlich. Die Siedlungsmachung von Facharbeitern sollte durch Siedelungen ermöglicht werden, die beantragt werden. Nach längerer Erklärung der Regierung beschloss der Ausschuss eine Befragung der Siedlungs-Unternehmungen.

Zu längerer Aussprache führte ein sozialdemokratischer Antrag, für Sachsen ein Jugendheimamt zu schaffen. Die Regierung verwies darauf, dass nach dem sächsischen Wohlfahrtsgesetz die Jugendfürsorge Aufgabe der Bezirksfürsorgeverbände als Selbstverwaltungskörper sei. Der Jugendklub unterstehe der Gewerbeaufsicht. Die Gründung eines neuen Amtes werde die Jugendämter kaum fördern. Man müsse den Ausschuss für Jugendfürsorge zunächst einmal arbeiten lassen. Abg. Volz (L. Vpt.) begründete einen Antrag der Regierungspartei, der die Regierung ersucht, dem Landtage über Arbeiten und Leistungen des Jugendfürsorgeamtes sobald wie möglich Bericht zu erstatten. Als dahin solle die Beschlussfassung ausgesetzt werden. Der Antrag der Regierungspartei wurde gegen die Stimmen der Linken angenommen und damit zunächst die Weiterberatung vertagt.

### Sagung des Verwaltungsrates der Reichsbahn.

Berlin. (Telunt.) Am 26. und 27. November tagte in Berlin der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die derzeitige Finanzlage der Reichsbahn ergibt folgendes Bild: Die Unterbewegung weist im allgemeinen den bei Einführung der Tarifserhöhung angenommenen Umfang auf. Die Produktionsstörung im Ruhrgebiet hat jedoch schon jetzt eine Verminderung des Güterverkehrs zur Folge. Sie wird auch nach Wiederaufnahme der Arbeit noch lange den Verkehr mindern beeinflussen. Die von der Neueinstellung der Personellklassen erwartete Aufwandsminderung in die Volkswirtschaft ist insbesondere im Nahverkehr eingetreten. Zur Vermehrung der Volkswirtschaft und zur einheitlichen Ausgestaltung der Wagen der Verwaltungsrat weitere Mittel bereitgestellt. Ein Uberschuss als Vortrag für das neue Jahr wird sich auch im günstigsten Falle nicht ergeben. Die nach der Verkehrsleistung des Jahres 1928 geschätzten Betriebseinnahmen für 1929 decken außer den gesetzlich vorgeschriebenen Lasten und Rücklagen die Betriebsausgaben nur bei äußerster Einschränkung der laufenden sächlichen Anforderungen. Eine Verringerung der Einnahmen ist, abgesehen von den in einem möglichen Konjunkturabsturz liegenden Gefahren aus dem steigenden Wettbewerb der anderen Verkehrsmittel zu befürchten.

Die Reichsbahn hat fast allein die politischen Lasten (Reparaturen, Verkehrssteuer und außerordentliche Pensionenlasten) zu tragen, von denen die übrigen Verkehrsmittel nahezu frei sind. Wird der über das gesunde wirtschaftliche Maß hinausgehende Förderungen dieses Wettbewerbs nicht Einhalt getan, trotzdem aber von der Reichsbahn die volle Aufbringung ihrer politischen Lasten gefordert, so müsste der Verkehr auf die Eisenbahn angewiesene Verkehr um so schwerer belastet werden.

Eine wesentliche Aufgabenstellung drückt aus der damit bekanntgewordenen Absicht, für die Reichsbeamten und damit auch für die Reichsbahnbediensteten die jetzt gültige Arbeitszeit grundsätzlich zu verkürzen. Die durch die Einführung der wöchentlich 48stündigen Arbeitszeit entstehende jährliche Mehrausgabe ist für die Reichsbahn auf 200 Millionen Mark jährlich zu schätzen. Zur Deckung dieser Mehrausgaben käme als einziges Abhilfsmittel eine neue Tarifserhöhung in Frage. Sie müsste wegen des mit ihr verbundenen Verkehrsrückganges wesentlich mehr als 200 Millionen Mark ausmachen. Der Verwaltungsrat ersuchte gelegentlich der Feststellung des Voranschlags den Generaldirektor, die zuständigen Reichsstellen nachdrücklich auf den aus dieser Darstellung sich ergebenden Ernst der Lage hinzuweisen.

### Verzögerung der Koalitionsverhandlungen.

Berlin. Die Reichstagsfraktion der Deutschen Volkspartei hielt am Mittwoch nach dem Plenum eine Sitzung ab, die sich erneut mit dem Ergebnis der Sitzung des Reichskabinetts beschäftigte. Wie verlautet, hat der Plan der Entsendung eines Beamten des preussischen Wohlfahrtsministeriums ins Ruhrgebiet zur Nachprüfung des Unterstützungsverfahrens die Wünsche der Fraktion noch nicht voll befriedigt. Eine endgültige Stellungnahme ist aber noch nicht erfolgt, sondern für Donnerstag angekündigt. Soweit es allerdings sicher, dass die Deutsche Volkspartei im Augenblick keine engere Bindung an das Reichskabinetts wünscht. Deshalb ist der Vorsitzende ihrer Reichstagsfraktion, Abg. Dr. Scholz, Mittwoch nachmittag beim Reichskanzler gewesen, um ihm mitzuteilen, dass die Deutsche Volkspartei zunächst die Beendigung des Ruhrkonflikts abwarten will. Damit dürften die Verhandlungen über die Koalitionsbildung eine Verzögerung erfahren.

## Die Seereschiffe der französischen Kammer.

Paris. (Telunt.) Die Kammer trat am Mittwoch in die Beratung des Kriegsbudgets ein.

Der Berichterstatter der Seereschiffkommission, Benoit-Lafont, stellte einleitend fest, dass die Militärausgaben 7 225 185 430 Franken betragen, was gegenüber dem Budget von 1928 eine Erhöhung von 790 Millionen bedeute.

Nach Bemerkungen des kommunistischen Deputierten Beron, der feststellte, dass 23 v. H. des gesamten Budgets für Werke des Todes verwendet würden, ergriff Kriegsminister Painlevé das Wort, der in einer längeren Rede die besonders von dem radikalsozialistischen Deputierten Montignac in der Debatte erhobenen Vorwürfe und genauesten Ziffern richtigstellend sagte. Er erklärte, dass französische Meer umfasse 204 000 Offiziere und Soldaten, und wenn man hieron die außerhalb des mittelländischen Meeres stationierten Truppen in Abzug bringe, 538 000. Mit der Anwendung des Einjährig-Zweijährigen Systems werde Frankreich im Jahre 1930 580 000 Mann unter den Fahnen halten. Die Truppenstärke von 1920 werde in Wahrheit also um 100 000 Mann geringer sein als 1913. Es sei eine unbedingte Aufgabe, zu behaupten, Frankreich müsse die Verhältnisse des Völkerverbundes. Die Vermehrung der Berufsleute sei eine der Bedingungen für die Durchführung des Einjährig-Zweijährigen. Wenn man zusammen 106 000 Reservisten, 80 000 Offiziere und 100 000 ehemalige Militärs hinzuzähle, so komme man zu einer Gesamtsumme von 326 000 Mann. Große einmalige Erhöhungen würden in naher oder ferner Zeit notwendig werden, um die Lücken in den Bekleidungs- und Munitionslagern auszufüllen. Außerdem sei die Grenze Frankreichs offen. Wenn man die neue Grenze bedenke und die bestehenden Verteidigungsanlagen unterhalten wolle, werde man wohl die notwendigen Kredite genehmigen müssen. Wenn ich die Militärausgaben Frankreichs verteidige, erklärte Painlevé weiter, so verstoße ich in nichts gegen die Locarnopolitik. Es gibt noch zu

viele Elemente in Europa, für die ein abgerüstetes Frankreich eine Versuchung sein würde. Dätte wohl der Außenminister die genügende Autorität, wenn er in Genf ein geschwächtes Frankreich vertreten würde? Man kann Frankreich nicht einem immer wiederholenden Angriff ausliefern. Wehren wir unserm Meer seine Struktur, die übrigens eine Struktur des Friedens ist.

Im Verlauf der Kammerdebatte ergriff der Vorsitzende des Seereschiffausschusses der Kammer, der Abgeordnete Oberst Fabry (Republikanisch-demokratische Liste), das Wort. Er lenkte die Aufmerksamkeit auf die Bedeutung der Grenzbedeckung während der ersten Kriegswache, damit im Inland in aller Sicherheit die Kräfte organisiert werden könnten. Frankreich würde zur Grenzbedeckung am Mobilisierungstage 240 000 Mann, eingeteilt in 20 Divisionen, bereit haben, denen 140 000 Mann durch die Verträge erlaubte Reichswehrtruppen gegenüberstehen würden, zusätzlich 110 000 Mann Schusswaffen, Streitkräfte, die in Europa nicht ihresgleichen hätten, weil jeder Mann Gruppenführer sei oder sogar noch einen höheren Rang bekleide. Diese 250 000 Mann könnten rasch auf 400 000 Mann erhöht werden. General von Seeckt habe die Reichswehr so organisiert, dass sie beinahe sofort entscheidende Schlagen ausführen könne, um den Krieg in drei Wochen zu entscheiden. An dem Tage, an dem der deutsche Generalstab sich in der Lage glaube, den Krieg in drei oder vier Wochen zu regeln, würde eine sichere Gefahr vorliegen. Er frage daher, ob es nicht möglich sei, die Anzahl der französischen Divisionen herabzusetzen, sie aber näher an die Grenze zu legen. Die unerwünschte Rheinlanddrängung würde er begrüßen, aber ihr müßten gewisse Verhandlungen vorausgehen. Solange Frankreich im Rheinland stehen werde, werde Deutschland dies nicht zum Schlachtfeld machen wollen.

Die Fortsetzung der Beratung über das Seereschiffbudget wurde auf Donnerstag vormittag vertagt.

## Die Reichsbahn droht mit neuer Tarifierhöhung.

Vor einigen Monaten erst klagte die Reichsbahn über ihre schlechte Finanzlage und nahm nach langem Zögern und Wägen eine erhebliche Tarifierhöhung vor, die der gebildete deutsche Bürger mit der fatalistischen Ruhe inüblicher Fälle über sich ergehen ließ. Zwar räumte man hier und da ein wenig, im ganzen aber war der schmerzliche Schritt von der 4. Klasse zur verteuerten Polaklasse in Ordnung und Würde getan. Der einseitige Staatsbürger wollte sich den langen und breiten Ausführungen der Reichsbahn nicht verschließen und fand sich mit der Tarifierhöhung ab. Im stillen hoffte er, daß die Klagen der Reichsbahn nun endlich für geraume Zeit verstummen würden.

Wozu kalkuliert man Wochen und Monate über Finanzausgleich und Tarifierhöhungen? Und legt als Ergebnis erster Beratungen einen Plan zum Ausgleich vor, der für den Staatsbürger neue Lasten bringt, und der sich dann doch noch als unzulänglich herausstellt? Wo liegt der Fehler?

Fast nicht jedenfalls nach dem am 26. und 27. November abgehaltenen Verwaltungsratskongress der Reichsbahn-Gesellschaft, daß man in maßgebenden Kreisen der Reichsbahn über die finanzielle Lage des Unternehmens recht pessimistisch urteilt und das Ziel wieder einmal in einer neuen Tarifierhöhung sieht. Was sagt der Staatsbürger dazu, der erst am 7. Oktober die bittere Pille einer Tarifierhöhung hatte schlucken müssen?

Die Reichsbahn spielt in bedenklicher Weise, mit dem Finger auf andere, daß sie bei den riesigen Unternehmen ein wankender Baum, der den Stürmen der Zeit nicht mehr gewachsen ist.

Die Konkurrenz wird immer stärker. Auto und Flugzeug sind heute ernste Rivalen der Reichsbahn. Je größer die Autoproduktion wird, desto mehr verringert sich die Macht der Schienen. Die Herstellung von Personenzugwagen hat ungeheure Dimensionen angenommen. So hat sie sich gegenüber 1925 fast verdoppelt, gegenüber 1926, dem für die Automobilindustrie besonders ungünstigen Jahre, sogar beinahe verdreifacht. Bemerkenswert ist der starke Preisrückgang. 1924 kosteten Privatautos ungefähr 25 Prozent mehr als vor dem Kriege, die Preise erreichten 1925 den Vorkriegsstand und kamen 1927 37 Prozent unter dem Preise von 1913 zu liegen; bei den Lastkraftwagen ist die Entwertung eine ähnliche. Natürlich sind das nicht die bestimmenden Gründe für die unzulängliche Finanzlage der Reichsbahn. Aber man fragt sich doch fast förmlich, wie hoch einst die Fahrpreise noch steigen werden, wenn eine Zeit kommen sollte — und sie ist voranzuschauen — wo so ziemlich jeder in einigermaßen guten Verhältnissen lebende Staatsbürger sein eigenes Auto haben wird? Ganz abgesehen von diesen Verbleibenden kann man nach den letzten Berichten der Reichsbahn die Frage erheben, ob sie nicht schon bei der Tarifierhöhung im Oktober die Notwendigkeit einer zweiten Erhöhung ihrer Fahrpreise vorausgesehen hat? Was die Reichsbahn über ihre Finanzlage sagt und welche Gründe sie dafür angibt, klingt durchaus dem Laien verständlich. Da sind neue Lasten hinzugekommen, da sind die Ein-

nahmen durch die Produktionsstörung im Ruhrgebiet, die eine beträchtliche Verminderung des Güterverkehrs zur Folge hatte, wesentlich geringer, als erwartet. Dann droht die Arbeitszeitverkürzung, die für die Reichsbahnbeamten und somit auch für die Reichsbahnbediensteten in Aussicht genommen worden ist und die für die Reichsbahn eine Wehrbelohnung von fast 250 Millionen Mark darstellen müßte. Woher diese Summen nehmen, wenn kein Uberschuss vorhanden ist. Die Wirkungen der im Oktober vorgenommenen Tarifierhöhung lassen sich heute noch nicht absehen, jedenfalls aber wird sich auch im günstigsten Falle kein Uberschuss als Vortrag für das neue Jahr ergeben. Dringend erwünschte Neubauten und Verbesserungen sind nur möglich, wenn es im neuen Jahre gelingen sollte, neues Kapital aufzunehmen.

Wo müssen neue Einnahmequellen aufgefunden werden. Ausgaben erfordern entsprechende Einnahmen. Und hier kommt die Reichsbahn wieder auf den Gedanken einer nochmaligen Tarifierhöhung, die nach ihren eigenen Angaben wesentlich mehr als 250 Millionen Mark jährlich betragen müßte. Die wirtschaftlichen Folgen einer neuerlichen Erhöhung der Eisenbahnpreise, darüber ist sich auch die Reichsbahn klar, sind in jedem Falle mehr als ernst zu nehmen. Bittererest für die Reichsbahn als Verkehrsunternehmen im Konkurrenzkampf mit anderen und für die Wirtschaft selbst.

Bleibt eine Tarifierhöhung nun eigentlich die Frage der Reichsbahn? Man kauft Lächer und reißt neue Lächer, um die alten zu kopieren. — Eine Tarifierhöhung hat unbedingt einen Rückgang des Schienenverkehrs zur Folge. Auto und Flugzeug profitieren davon. Eine Erhöhung der Bahnpreise würde wieder Lohnkämpfe in der Industrie entfachen, und so folgte eine Tarifierhöhung der anderen, eine leibt die andere auf, und die aufgehobene bedingt eine neue. Rein Ende zu sehen! Wo liegt der Fehler?

Vorläufig zwar ist anzunehmen, daß die Reichsbahn mit der Drohung einer nochmaligen Erhöhung der Tarife nur spielt, daß sie mit diesem Plan gewisse Bewegungsfreiheit sich sichern will in Stimpfen um die Arbeitszeitverkürzung. Es ist wie ein Schwermittel. Eine Scheintrostpille noch, aber daraus kann leicht Ernst werden. Und dann: still gehalten, deutscher Staatsbürger und bezahlt! Eine Gewitterwolke über der deutschen Reichsbahn hat sich bereits entladen: die Fahrpreiderhöhung für Kriegsbeschädigte ist von der ständigen Tarifkommission der Reichsbahn-Hauptverwaltung abgelehnt worden. Seit Jahren ist diese nach den alten Tarifen gewährt worden, und nun sieht sich die Reichsbahn genötigt, sie zu versagen. Ein bedenkliches Zeichen.

Ob die Finanzlage der Reichsbahn wirklich so schlecht ist wie sie hingestellt wird, kann man bisher aus dem von ihr selbst vorgebrachten nicht völlig erkennen. Gründe hier, Gründe da. Das Zahlenmaterial ist noch nicht vollständig genug, um hier ein unumstößliches Urteil fällen zu können. Die Reichsbahn aber muß sich über die Folgen einer nochmaligen Tarifierhöhung im klaren sein. Und der Staatsbürger?

### Weiterberatung der Unfallversicherungs-Novelle.

Berlin. Der Sozialpolitische Ausschuss des Reichstags führte am Mittwoch die erste Sitzung der Novelle zur Unfallversicherung zum Abschluß. Nur wenige Artikel wurden noch zurückschick.

Nach den weiteren letzten Beschlüssen sollen auch der kaufmännische und der verwaltende Teil der Unfallversicherungsanstalten Betriebe mit der Versicherung unterliegen. Ferner müssen zur Unfallversicherung herangezogen werden auch solche Betriebe, die nicht im Gesetz namentlich genannt sind, die aber zu einem wesentlichen Bestandteil oder Nebenbei mit versicherungspflichtigen Arbeiten beschäftigt sind. Angenommen wurde u. a. auch der neue § 58a, der zum Ausdruck bringt, daß die Vorschriften über die Entschädigung von Betriebsunfällen auch dann Anwendung finden, wenn jemand, ohne rechtlich dazu verpflichtet zu sein, unter Betriebsgefahr einen anderen aus gegenwärtiger Lebensgefahr rettet oder zu retten unternimmt und hierbei einen Unfall erleidet. Ausgenommen von der Unfallversicherungspflicht sollen nach der Novelle solche Mitglieder geistlicher Genossenschaften und auch Krankenschwestern sein; denen eine der Unfallversicherung entsprechende Versorgung durch Pension usw. gewährleistet ist.

Kommunistische Anträge über Erhöhung der Leistungen wurden bis zur zweiten Lesung zurückgeschickt, ebenso die Bestimmungen der Novelle, die sich mit den Versicherungsbeiträgen beschäftigen. Die Versicherung der Fernerwerber wurde angenommen. Weiter wurde Art. 25 angenommen,

der zur Vereinfachung der Praxis bestimmt, daß in einer Übergangszeit bis zum 31. Dezember 1929 Zweifelsfragen über die Zugehörigkeit von Personenzugreisen zur Unfallversicherung von Amts wegen durch das Reichsversicherungsamt bindend geklärt werden sollen. Dagegen wurde nach längerer Debatte der vom Reichsrat beschlossene Zusatzartikel abgelehnt, der die Reichsregierung im Gesetz verpflichtete, den Ländern und Gemeinden für die aus der Neuregelung entstehenden Mehrkosten bis zu einer anderweitigen Regelung in endgültigen Finanzausgleich jährlich einen bestimmten Betrag zur Verfügung zu stellen.

In einer angenehmen Entschärfung wird die Reichsregierung ersucht, schleunigst zu prüfen, inwieweit die Lohnbeschwerden und die landwirtschaftlichen Drehschneffensmaschinen als landwirtschaftliche Betriebe anzusehen und demgemäß unfallversicherungspflichtig seien.

### Unterhauserklärung über die Stärke der Besatzungstruppen im Rheinland.

London. In Verantwortung einer Anfrage erklärt der Kriegsminister im Unterhaus, daß nach den letzten Angaben die Stärke der britischen Truppen im Rheinland am 1. November rund 6 100 Mann, die der französischen Truppen am 1. Oktober 47 500 und die der belgischen am 1. Oktober 5 500 Mann betragen habe.