

weiter. Es ist nicht möglich, von der größten Stadt in der näheren Umgebung von Leuna, von Leipzig, direkt nach Leuna zu kommen. Deswegen sind unter diesen 26 000 Arbeitern auch nur 400 Arbeiter von Leipzig, die Anfang des Jahres 1927 dort Arbeit gefunden hatten. Im Laufe des Sommers zog dann die Zahl der Arbeitskräfte aus Leipzig auf ungefähr 15 bis 16000 Mann und ging dann im Laufe des Sommers nach dem Herbst zu auf ungefähr 1100 Arbeiter wieder zurück. Dabei aber hatten wir Anfang 1927 in Leipzig 38 000 Arbeitslose, so daß wir gern und freudig arbeitslose, geeignete Arbeiter nach den Leuna-Werken abgegeben hätten. Die Arbeiter müssen jetzt von Leipzig erst nach Corbetta fahren, dort umsteigen und nach Merseburg und dann nach Leuna hinüberfahren. (Abg. Neu: Ein Standa!) Sehr richtig, das ist ein Standa. Mindestens 4 Stunden braucht der Arbeiter, um dahin und wieder zurück in seine Wohnung zu kommen. (Abg. Neu: Unerbitt!) Da muß man doch wirklich sagen, daß hier ein Verstoß vorliegt, das unbedingt beseitigt werden muß.

Nun liegen die Sachen noch folgendermaßen. Preußen hat schon vor dem Kriege erkannt, wie notwendig eine Verbindung von Merseburg nach Leipzig ist und hat bis zum Jahre 1917 eine Bahn bis Jöschchen gebaut, dann mußte der Bau wegen der Kriegsverhältnisse liegen bleiben. Als im Jahre 1924 dann die Verhandlungen über die Fortführung der Bahn von Jöschchen weiter herüber nach Sachsen wieder aufgenommen wurden, hätte man glauben müssen, daß hier, ich möchte sagen, mit beiden Händen von der Reichsbahn einerseits, Preußen, Sachsen und den anliegenden Städten und Landschaften andererseits zugestimmt worden wäre, aber die Verhandlungen zogen sich in die Länge. Leider zeigte sich vor allen Dingen die Reichsbahngesellschaft sehr verständnislos für diese Dinge. Sie erklärte immer wieder, sie habe das Geld nicht dazu und könne deshalb den Bahnbau nicht weiterführen, obwohl die Stadt Leipzig 350 000 M. dazu bereitwillig hat. Dann hat man versucht, es mittels einer Art Aktiengesellschaft zwischen Reichsbahn, Landesregierungen usw. zuwege zu bringen, aber da stieß sich die Reichsbahn jetzt plötzlich wieder an diese neue Art der Abmachungen, nämlich an die Art der Aktiengesellschaft. Man sieht also, es waren wirklich nicht positive Gründe, sondern alles nur Scheingründe, die die Reichsbahn vorbrachte, um hier nicht bauen zu müssen. Nach Zeitungsnachrichten sollen jetzt wieder erneut Verhandlungen zwischen der Reichsbahngesellschaft und den anderen beteiligten Korporationen eingeleitet worden sein. Vielleicht können wir darüber etwas von der Regierung erfahren. Auch im Provinziallandtag der Provinz Sachsen ist man auf die Dinge eingegangen und hat die Sache sehr treffend dargelegt. Wir als Leipziger kommen in dieser Angelegenheit trotz aller Kritik und trotz aller Bewähungen nicht weiter, und darum unsere Anfrage. Wir Leipziger müssen das Stiefkind der Reichsbahngesellschaft im besonderen sein. Warum, weiß ich beim besten Willen nicht. (Abg. Rebrig: Wo Sie doch so reichlich im Bürgerblut sind!) Jawohl, wo wir doch so friedliche Bürger sind! Darum richte ich die Bitte an die sächsische Regierung, alles zu tun, was in ihren Kräften steht, um hier endlich das Bahnprojekt, und zwar in Normalspur, zur Ausführung zu bringen. (Bravo! rechts)

Ministerialdirektor Dr. Auen: Das Wirtschaftsministerium ist mit den Antragstellern der Meinung, daß die Vollendung des Bahnbau Leipzig-Leuna-Merseburg im Interesse der Wirtschaft und der von der Bahn berührten Gebiete dringend notwendig und daß die Zustimmung in den beteiligten Wirtschaftskreisen über das Stoden dieser wichtigen Angelegenheit berechtigt ist.

Das Wirtschaftsministerium hat sich im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium, der Reichsbahn-Hauptverwaltung, der Stadt Leipzig, der Provinz Sachsen, den Landkreisen, den Bezirksverbänden und den Wirtschaftskreisen seit Jahren bemüht, die Finanzierung und Fertigstellung des Bahnbau von Jöschchen nach Leuna zu erreichen. Leider haben wegen der Verschiedenartigkeit der Wünsche hinsichtlich der Form der Betriebsführung und vor allem der Art der Finanzierung die Verhandlungen noch nicht zum endgültigen Erfolge geführt.

Das Reichsverkehrsministerium hat auf wiederholtes Drängen zu Beginn dieses Monats eine Besprechung angeber. Hierbei hat sich ergeben, daß die bisher mit 1,6 Mill. M. angenommenen Kosten sich nunmehr auf 2170 000 M. erhöhen würden. (Abg. Rebrig: Hörr, ährr!)

Zunächst war auf Vorschlag der Provinz Sachsen angenommen worden, daß die Bahn in Form einer Aktiengesellschaft gebaut und von der Reichsbahn gegen eine angemessene Pacht betrieben werden sollte. Nunmehr hat aber die Reichsbahn erklärt, daß sie eine derartige Betriebsführung nicht übernehmen würde, sondern daß die Bahn als reichseigene Bahn gebaut werden müsse. Da jedoch bei der bekannten Finanzlage der Reichsbahn Gelder hierfür nicht zur Verfügung länden, müßten die Interessenten den Betrag der Baukosten als niedrig verzinsliches Darlehen der Reichsbahngesellschaft gewähren, ähnlich wie dies im Falle Burgen-Elbenburg geschehen ist. Von der Forderung eines vorläufigen Zuschusses hat die Eisenbahn in vorliegendem Falle abgesehen zu können geglaubt.

Trotz dieser Betätigung in der Betriebsform und trotz der erheblich höheren Kosten haben die sächsischen Interessenten schon in der Sitzung in Aussicht gestellt, daß sie sich in dieser Weise auch an den erhöhten Kosten anteilig beteiligen würden, wenn von Seiten der preussischen Interessenten in derselben Weise vorgegangen würde. Leider konnte von preussischer Seite eine solche Erklärung noch nicht abgegeben werden, zumal eine größere Anzahl der wesentlichen Beteiligten auf preussischer Seite nicht zu der Sitzung erschienen war.

Das Wirtschaftsministerium hat sich inzwischen schon mit dem Landeshauptmann der Provinz Sachsen in Verbindung gesetzt und wird nach wie vor alles tun, um endlich diese von allen Seiten als notwendig erkannte Bahn zu finanzieren. Es hofft, daß auch der Landtag sich dazu bereit finden läßt, von Seiten des

sächsischen Staates gewisse finanzielle Opfer zu bringen, wenn dies seitens der übrigen Interessenten ebenfalls geschieht.

Punkt 8: Anfrage des Abg. Dr. Kasper u. Gen. über die Störungen und Störungen im Eisenbahnverkehr vor Weihnachten. (Drucksache Nr. 624.)

Die Anfrage Drucksache Nr. 624 lautet:

In den Wochen vor Weihnachten haben sich im Personen- und Güterverkehr auf den Eisenbahnen in Sachsen Störungen und Störungen von so erheblichem Umfange ereignet, daß sie für alle Beteiligten schwerste Benachteiligungen herbeigeführt haben. Diese Störungen lassen sich zweifellos keinesfalls nur mit der besonderen Kälte oder mit dem Weihnachtverkehr als solchen erklären, sondern müssen noch andere Ursachen haben.

Wir fragen deshalb die Regierung: Was hat sie getan und was gedenkt sie zu tun, um diese Mängel schnell zu beseitigen und für die Zukunft die glatte Erledigung des Personen- und Güterverkehrs auf den sächsischen Eisenbahnen zu sichern?

Abg. Dr. Kasper (Dem. — zur Begründung): Die Vorgänge, die zu der Anfrage unserer Fraktion geführt haben, sind ja noch in aller Erinnerung. Die Reichsbahndirektion Dresden hat mir auf eine Anfrage, die noch aus der Zeit vor Weihnachten stammt, ausgerechnet zum heutigen Tage an meine Berufsadresse ein Schreiben gerichtet, in dem sie mir ergebnis mitteilt:

„Daß die seit Mitte Dezember aufgetretenen großen Unregelmäßigkeiten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr durch die starke Kälte und Glättebildung hervorgerufen wurden, die den gesamten Eisenbahnbetrieb sowohl auf den Strecken, als auch auf den Bahnhöfen (Einfrieren der Weichen, des Schmiermaterials und der Bremsleitungen) äußerst hemmend beeinflussten. Bei der engen Verbindung, die im Interesse der Reisenden des Vorortverkehrs zwischen den Zügen dieses Verkehrs und den Fernzügen besteht, war es trotz Anspannung aller Kräfte leider nicht zu verhindern, daß die unangünstigen Verhältnisse im Personenzugsverkehr sich vor allem im Vorortverkehr bemerkbar machten. An der Behebung der Schwierigkeiten wurde mit allen Kräften gearbeitet, seit dem 25. Dezember herrscht wieder annähernd Pünktlichkeit im Personenzugsverkehr.“

Da bei den ungewöhnlichen Wetterverhältnissen die sorgsam vorbereiteten Hilfsmassnahmen nicht voll wirken konnten — die Leistungen der großen Schienenbahnhöfe mußten infolge der starken Eisbildungen an Gleisen, Weichen und Wagenkuppelungen und des Expansions des Eises in den Achslagern erheblich sinken —, war es leider nicht zu vermeiden, daß im Güterzugsverkehr Wagen vorübergehend zurückgehalten werden mußten. Es ist jedoch darauf gesehen worden, daß dringliche und leicht verderbliche Güter sowie Wagen mit Kohle bevorzugt weitergeführt wurden. Auch die Hemmnungen im Güterverkehr sind inzwischen behoben.

Wir können Ihnen versichern, daß von uns sofort alle Hilfsmassnahmen ergriffen wurden, um wieder eine pünktliche Beförderung im Personen- und Güterverkehr zu erreichen.

Wer dieses Schreiben liest, wird der Meinung sein, es handle sich um eine verhältnismäßig unbedeutende Schwierigkeit, wie sie einmal auftreten kann, aber in Wirklichkeit haben die Dinge dort absolut nicht so harmlos gelegen. Ich möchte feststellen, daß nicht nur aus Dresden, sondern aus allen Gegenden Sachsens geklagt wurde über erhebliche Verzögerungen, über Verspätungen in einem Ausmaß, wie sie auch bei normalen Verhältnissen nicht für möglich gehalten werden können, so daß man tatsächlich von einem absoluten Zusammenbruch des gesamten Eisenbahnverkehrs und auch des gesamten Güterverkehrs, insbesondere des Expressverkehrs sprechen kann. Ich will aus der Fülle des Materials nur ein paar Stichproben vortragen, die wir s. B. in Birna feststellen Gelegenheit hatten. Der „Birnaer Anzeiger“, ein außerordentlich sachliches Organ, bringt einen Artikel mit der Überschrift „Wir klagen an!“ Aus diesem Artikel entnehme ich einige Stellen:

„Es kann vorkommen, daß Weichen verschneit oder vereist sind, es mag sein, daß hier und da eine Lokomotive defekt wird; damit muß jede Verwaltung rechnen. Solche Störungen wurde früher rasch behoben, ohne daß das Publikum viel davon spürte. Solch skandalöse Zustände, wie die Bevölkerung sie jetzt erdulden muß, schreien zum Himmel. Sie konnten nie eintreten, wenn die Leistung auf der Höhe, wenn sie ihrer Aufgabe gewachsen, ihrer Verantwortung bewußt wäre. Wir klagen an, daß die Reichsbahngesellschaft dem Volke gegenüber unverantwortlich rücksichtslos gehandelt hat, indem sie es zu solch schandbaren Zuständen kommen ließ; wir klagen an, daß die Reichsbahn die Pflichten, die ihr ihre Monopolstellung auferlegt, aufs gröslichste vernachlässigte; wir klagen an, daß die Reichsbahn der deutschen Wirtschaft durch die seit Monaten andauernden Verspätungen im Verkehrsverkehr Millionen Schaden zufügt, daß sie gerade jetzt in der Vorweihnachtszeit das Weihnachtsgeschäft aufs schwerste beeinträchtigt, daß sie das Familienleben stört; wir klagen ferner an, daß die Deutsche Reichsbahn sich an der Gesundheit der Reisenden schwer veründigt dadurch, daß sie ihnen zumutet, auf kalten zugigen Bahnsteigen oder in unangenehmen dumpfen Unterständen Stundenlang auf Jüge zu warten, die dann noch ungeheizt und bitterkalt sind und so gerade während der Fahrt die bereits halb erkrankten Menschen den Erkältungskrankheiten aussetzen.“

Es ist bemerkenswert, daß gerade in Sachsen die Verhältnisse so schlimm sind. In anderen Gegenden Deutschlands, in denen gleichfalls Schnee und Kälte — zum Teil noch härter — herrschen, ist der Verkehr nach wie vor geregelt, abgesehen von normalen Verspätungen usw. Und im Güterverkehr liegen die Dinge noch schlimmer.“

Ich habe das absichtlich zitiert und möchte verweisen auf Beschwerden, die zum Teil in bezugweiligen Briefen aus anderen Gegenden, z. B. Wölzig-Bautzen-Dresden, mitgeteilt worden sind. Ich habe hier einen Brief, der besagt, daß die ganze Strecke Bötzen-Dresden, 80 km, zu ihrer Bewältigung rund zwölf Stunden gebraucht hat, daß eine kurze Strecke Bautzen-Bötzen, 20 km, in sieben Stunden bewältigt worden ist, während noch eine Reihe Einzelheiten vorgetragen werden, die eine vollständige Verwirrung und Kopflosigkeit zeigen. Das sind Dinge, die man für unmöglich halten sollte. Ich verweise auf den Verkehr zwischen Dresden und Meißen, wo bisweilen vier bis fünf Stunden gebraucht worden sind. Ich weise weiter darauf hin, daß von Bautzen aus einer Reihe von Strecken der Verkehr ganz eingestellt war und daß ähnliche Klagen aus einer ganzen Reihe anderer Gegenden Sachsens kommen. Ich verweise auf eine Reihe von Zeitungsberichten, etwa auf den Reisebericht, den die „Dresdner Neuesten Nachrichten“ gebracht haben: „Weihnachtsreise mit Hindernissen, von dem ich dringend wünsche, daß er wenigstens von der Eisenbahndirektion Dresden aufmerksam gelesen wird.“

Mit derselben Trostlosigkeit und absoluten Verwirrung stand man dem Expressgutverkehr gegenüber. Es ist eine Tatsache, die wohl auch einer Eisenbahndirektion nicht ganz unbekannt sein dürfte, daß der Eisenbahngüterexpressverkehr auf die Weihnachtzeit immer eine starke Steigerung aufweist. Es wäre immerhin die Möglichkeit gewesen, sich darauf einzurichten. Ich kann mitteilen, daß dringende Expressgüter, die von Leipzig nach Dresden zu liefern waren, gelaufen sind etwa vom 21. Dezember bis zum 28. Dezember usw., nicht einzeln, sondern haufenweise sind die Dinge dort verspätet angekommen und liegen geblieben. Ich habe mir persönlich den Betrieb angesehen und war entsetzt über die riesenhaften Berge von Paketen, die wahllos durcheinander auf den Bahnsteigen und in den sonstigen Verwaltungsräumen abgeliefert wurden. Ich könnte Duzende und Hunderte von Fällen mitteilen, wo Leute, die die Expressgüter dringend brauchten, an die Jüge geschickt worden sind. Ich könnte ebenso haufenweise, das Material liegt vor mir, Beispiele bringen dafür, wie viele Konsumgüter bei diesem Verkehr durch das lange Liegen verdorben sind.

Ich habe persönlich im ganzen Reiche, und zwar bei den an diesen Dingen am stärksten beteiligten Wirtschaftsverbänden eine Umfrage gemacht und die Bitte ausgesprochen, mir Nachricht zu geben, ob und welche Störungen sich in besonderem Maße dort ereignet haben. Soweit ich keine Antwort bekommen habe, darf ich daraus schließen, daß sich solche Störungen nicht ereignet haben. In den Antworten, die mir vorliegen, die auch Bezirke mit sehr gesteigertem Verkehr betreffen, wie Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg, Karlsruhe, Mannheim, Rheinland, Westfalen, Südwest-Deutschland, Thüringen, ist mir in den Briefen, die ich auf den Tisch des Hauses legen kann, übereinstimmend mitgeteilt worden, daß über Störungen irgendwelcher Art, die über normale Verspätungen hinausgehen, nicht zu klagen gewesen ist. Es steht also fest, daß diese anormalen Zustände ausschließlich im Bezirke der Reichsbahndirektion Dresden sich ereignet haben.

Man hat nun nach den Ursachen gefragt. Ich möchte ganz offen aussprechen, daß gerichtsweise von den verschiedenen Stellen der Versuch gemacht worden ist, es so hinzustellen, als läge in dem Bezirke von Dresden eine besondere Arbeitsunlust der beteiligten Beamten und Arbeiter vor. Es wurden politische Gründe erwähnt oder sonstige Gründe, es würde eine Sabotage verübt, die diese Dinge hervorgerufen haben. Ich muß sagen, daß nach allen Mitteilungen, die ich bekommen habe, und nach den Eindrücken, die ich persönlich gesammelt habe, eine solche Behauptung auf das schärfste zurückgewiesen werden muß. (Sehr richtig! s. d. Dem.) Ich habe in durchaus lokaler Weise — ich sage das ausdrücklich, damit die Reichsbahndirektion daraus nicht irgendwelche Konsequenzen, nicht mir gegenüber, sondern anderen Stellen gegenüber zieht — mir die Lagerräume am Heiligen Abend angesehen, und ich muß sagen, die Art und Weise, wie dort in diesem Durcheinander von Paketen die Leute ihre Arbeiten verrichteten, legt doch ein großes Maß von Bereitwilligkeit und Arbeitsfreudigkeit voraus. Ich bin auch in die Katalomben des Dresdner Hauptbahnhofes hinuntergegangen, die mit riesenhaften Paketmassen vollgepfropft waren, ich habe mit den Beamten gesprochen und festgestellt, daß sie, soweit es in dem Bezirk möglich war, taten, was sie tun konnten. Wenn man diese Zustände, wie ich sie sehen konnte, auf dem Dresdner Hauptbahnhof erlebt hat, so stehen einem die Haare zu Berge. In den unteren Gängen, in denen die Pakete geschichtet lagen und die Beamten bei künstlichem Lichte arbeiteten, war man zunächst nur durch den Fahrstuhl überhaupt in der Lage, herunterzukommen. Als man wieder heraus wollte, war der Fahrstuhl nicht zu erreichen, der andere schien überhaupt nicht zu gehen. Ich habe die Beamten gefragt, ob hier in irgend einer Richtung eine Treppe oder ein Ausgang liege. Sie sagten: Wir sind heute hierher kommandiert, wir haben keine Ahnung, wir hoffen, daß wir irgendwann einmal vom Fahrstuhl wieder heraufgeholt werden. Irgend eine Anweisung für die von fremden Orten herangeholten Beamten war nicht vorhanden, man überließ sie ihrem Schicksal und wartete ab, was sie fertigbringen konnten. Auf die Frage, was geschieht, wenn die Beleuchtung verlagert oder Feuer ausbricht, konnte auch keine Auskunft gegeben werden. Man hätte sich unfehlbar in dem Bezirk von Räumern verlassen müssen, und die schwersten Möglichkeiten wären zu befürchten gewesen. Wenn ein Privatunternehmer es wagen würde, in seinem Betrieb derartige Verhältnisse ohne Berweisung, ohne Rotbeleuchtung und dergleichen zu haben, dann würde ihm, und zwar mit vollem Recht, die zuständige Stelle ganz energisch auf den Kopf kommen. Bei der Reichsbahn ist es möglich, die Art, wie ich mich dieser Situation entziehen habe, ist etwas tragikomisch. Nach Jurfahrten durch mangelhaft oder gar nicht beleuchtete Gänge endete man an einer Tür, die einen plötzlich ins Freie brachte, so daß,