

wenn man die Verhältnisse kannte, man auf umgekehrtem Wege unkontrolliert Zutritt zu diesen Räumen haben konnte, in denen die Güter lagen.

Ich möchte meine Ausführungen ergänzen aus Kreisen, die in diesen Dingen sachverständig sind. Aus solchen ist mir aus Anlaß meiner Anfrage eine Mitteilung zugegangen, die mir sehr wesentlich erscheint. In dieser Mitteilung heißt es:

Die ganzen Pad- und Lagerräume sind schon lange dem tiefsten Gefahre des Verkehrs nicht mehr gewachsen. Die Gepäcksfähige sind so mangelhaft eingerichtet, daß sie auch bei normalem Verkehr nicht benutzt werden können. Ein Teil dieser Aufzüge ist seit vielen Monaten nicht mehr in Betrieb, weil sie viel zu schwach sind. In allerletzter Stunde wurde noch ein Teil von Gepäcksarven und Rotorwagen zur Verfügung gestellt. Vor allen Dingen sind Gepäcks- und Lagerräume viel zu klein, und deshalb war der Verkehr vollkommen verstopft, so daß lange Zeit gebraucht wird, um einigermaßen durchzukommen. Wären die Lagerräume größer, so könnte schon dadurch der Verkehr glatter abgewickelt werden. Dazu kommt auch noch die Personalfrage. Das ständig eingerichtete Personal ist das ganze Jahr hindurch so eingeschränkt, daß dieses ganz selbstverständlich an Zeiten wie Ostern, Pfingsten, Weihnachten, Ferienzeiten einen Mangel hervorruft an geeigneten Leuten. Was neuen Aufzügen, die noch nie in solchen Betrieben tätig waren. Es muß also daran gegangen werden, der Direktion klar zu machen, den ganzen Gepäcksbetrieb als wichtig anzusehen und nicht so zu behandeln, als wäre er Nebenache.

Ich habe diese Aufzählung, die von sehr sachverständiger Stelle, allerdings nicht von der Direktion selbst, kommt, hier ausdeweislich vorgetragen, weil sie mir auch ein Beweis dafür erscheint, daß der Grundfehler entweder im Mangel an gutem Willen oder im Mangel an Organisationsfähigkeit liegt.

Ich wiederhole, was ich im Anfang sagte: ich habe einen Wunsch, der die ganze Sache etwas datagellieren will, von der Reichsbahndirektion heute bekommen. Dieser Wunsch sagt gar nichts. Er sagt einmal nichts in Bezug auf die Kältefrage. Wir können unbedingt zugeben, daß die Kälteverhältnisse im Durchschnitt normal gewesen sind. Ich habe mir aber sagen lassen, daß in Gegenden, wo normalerweise solche Kältegrade vorkommen — im nördlichen Teil von Sibirien, in großen Teilen von Nordamerika — auch Eisenbahnen vorhanden sind, die das ganze Jahr hindurch zu verkehren in der Lage sind. Wenn also solche Kälteverhältnisse derartig störend auf den Eisenbahnbetrieb einwirken, dann muß schon an der technischen Organisation irgendwas mangelhaft sein. (Sehr richtig! b. d. Dem.) Zum andern, mit dem normalen Personal einen Expressgüterverkehr, wie er durchaus erwartet werden kann, zu bewältigen, wird man kaum erwarten können, da müßte schon eine einigermaßen gut eingerichtete Organisation von vornherein die nötigen Maßnahmen treffen. Nach alledem darf man sich nicht damit begnügen, festzusetzen: inwieweit hätten sich die Dinge wieder eingeregt. Es ist lächerlich, sich damit zu begnügen. Ich bedaure sehr, daß eine hohe Regierungsstelle, die an diesen Dingen auch nicht uninteressant ist — ich stelle ausdrücklich fest: nicht das Wirtschaftsministerium — am dritten Weihnachtstag mir gesagt hat: Sie haben sich mit mir in Verbindung gesetzt wegen der Eisenbahnverhältnisse zu Weihnachten; jetzt läuft der Verkehr ja wieder, jetzt brauchen wir wohl nichts zu machen. (Hört, hört! b. d. Dem.) Wir müssen die unbedingte Gewähr haben, daß derartige schwierige Kompensationen, wie wir sie erlebt haben, die nach meiner Überzeugung absolut vermeidbar sind, auch unbedingt vermieden werden müssen. Deshalb haben wir die Anfrage an die Regierung gestellt, was sie von sich aus zu tun gedenkt, um die nötigen Sicherheiten zu bekommen, daß solche Verhältnisse nicht wiederkehren.

Die Antwort der Eisenbahndirektion befriedigt uns absolut nicht. Wir müssen verlangen, daß mit allem Nachdruck auch hier einmal darauf hingewiesen wird, daß Sachsen als das besonders wirtschaftsbedeutende Gebiet, als das, was ich immer wieder hervorhebe, Überschußgebiet der Gesamt-eisenbahnverwaltung, das mehr aufbringt, als die Eisenbahn in Sachsen kostet, seinen gerechten Anspruch gemäß behandelt wird, daß wir hier nicht eine schlechtere Behandlung erfahren als andere Länder, daß wir nicht das Gleichnis, wie Herr Kollege Adlig als genannt hat, sind, sondern daß die Reichsbahnverwaltung das tut, was man auch bei bescheidensten Ansprüchen unbedingt von ihr verlangen kann. (Bravo! b. d. Dem.)

Punkt 9: Antrag des Abg. Krz. und Gen. zum gleichen Gegenstand (Drucksache Nr. 624).

Der Antrag Nr. 624 lautet:

In der Woche vor Weihnachten ist durch das fast völlige Verlassen der Reichsbahn dem sächsischen Wirtschaftsleben schwerer Schaden zugefügt worden. Nicht nur Handel und Industrie, sondern auch die Arbeiter-schaft wurde durch die plötzlich hereingebrochene Verkehrs-katastrophe außerordentlich stark — auch finanziell — geschädigt.

Nach Behauptungen in der Presse und der zuständigen Gewerkschaften soll die Ursache dieser Lähmung des Verkehrs nicht allein in der Witterung, sondern vielmehr im Personalmangel begründet gewesen sein. Diese Zustände sind für den Industriestaat Sachsen mit seinem starken Verkehrsbedürfnis untragbar.

Der Landtag wolle daher beschließen:

- 1. Schnellens bei den zuständigen Reichsbahnbehörden vorstellig zu werden, um a) Garantien für die glatte Abwicklung des Verkehrs auf den Linien der Reichsbahn im Freistaat Sachsen zu erlangen; b) Auskunft über die Ursachen der in der Woche vom 18. bis 24. Dezember hereingebrochenen für Sachsen unerträglich gewordenen Verkehrskatastrophe zu erlangen;

2. dem Landtag über das Ergebnis dieser Verhandlungen umgehend Bericht zu erstatten.

Abg. Kautsch (Soz. — zur Begründung): Ich glaube, die Fragen, die heute den Landtag beschäftigen, sind Fragen, die weniger durch Parteigrenzen getrennt sind, sondern bei denen der gesamte Landtag sicher seinen einheitlichen Willen betunden und zu einer einheitlichen Kundgebung kommen muß. (Lebhaftes Sehr richtig!)

Ich habe mich gefreut, daß Herr Abg. Dr. Kautner und die übrigen Herren heute so warme Worte für das Personal gefunden haben. Hoffen wir, daß dieses warme Herz für das Personal nicht nur im Landtage schlägt, sondern daß die Herren der anderen Parteien, die gesprochen haben, auch einmal daran denken, daß der Verwaltungsrat der Reichsbahn-N. O. aus Herren ihrer Farbe zusammengesetzt ist und daß sie ihren ganzen Einfluß verwenden, daß alle die Beschwerden dort vorgebracht werden, denn dort ist viel eher die Möglichkeit, für Abhilfe zu sorgen, als vom sächsischen Landtage aus.

Die Katastrophe, die unser sächsisches Volk am Jahresanfang betroffen hat und die von den Herren Vorrednern bereits behandelt worden ist, ist ganz richtig dargestellt worden, daß sie nämlich weniger eine Katastrophe ist, die höheren Gewalten zugeschrieben ist — es ist von Herrn Dr. Kautner ganz richtig darauf hingewiesen worden, daß es in Sibirien auch Eisenbahnbetrieb gibt —, sondern daß es eine Katastrophe ist, die eben in dem System ihre Ursache hat, und dieses System ist das, was man mit der Arbeitskraft des Personals den schauderhaftesten Raubbau betrieben hat und noch weiter treibt dergestalt, daß durch sogenannte Dienstaufschriften den unteren Eisenbahnern Arbeitszeiten zugeteilt worden sind, die einfach fast unmöglich erscheinen, so daß es nicht des Landtages ist, im Interesse der regulären Abwicklung unseres Verkehrs und im Interesse der Sicherheit unseres Verkehrs sich mit allen Kräften dafür einzusetzen, daß die Arbeitszeiten der verantwortlichen Eisenbahner bedeutend herabgesetzt werden. (Lebhaftes Sehr richtig! links.)

Als wir vor Weihnachten den letzten Tag zusammen waren und unsere Koffer packten, um heimzufahren, erlebten wir Zustände, wie sie während des Krieges im östlichen Galizien nur vorhanden waren, man konnte überhaupt nicht erfahren, wann einmal ein Zug ging. Ich kam abends gegen 6 Uhr auf den Bahnhof und fragte den Bahnhofsinspektor, wann ich nach Zwickau fahren könne. Er sagte mir der gute Mann: Wären Sie einige Minuten früher gekommen, hätten Sie den Zug 11,51 noch erreichen können. Die Zeit-begriffe waren dank dem Versagen der Generaldirektion einfach über den Haufen geworfen. Das sind Zustände, wie eines Industrielandes, wie Sachsen es ist, absolut unwürdig, die einfach unmöglich sind. (Lebhaftes Sehr richtig! b. d. Soz.) Es ist mir mitgeteilt worden, um nur noch ein Beispiel anzuführen, daß ein Personenzug, der abends 1/8 Uhr in Köffen entsetten sollte, früh 1/3 Uhr eingetroffen ist. Das ist nur ein Beispiel, andere will ich nicht erst anführen, das würde zu weit führen.

Wir müssen im Freistaate Sachsen, als ausgeprochenen Industriestaat, Wert darauf legen, daß der Eisenbahnbetrieb immer regulär voll und ganz funktioniert, denn die Eisenbahnen sind die Adern unseres Wirtschaftslebens, und in dem Augenblick, wo Absterben auf den Eisenbahnlinien und am Wiener Platz eintritt, wird unser Wirtschaftsleben von ungeheuren Schäden getroffen. Wir haben nicht nur Interesse daran, daß die Bahn läuft, sondern in einem so ausgeprochenen Industrielande hängt die gesamte Produktion, die Regelmäßigkeit der Produktion von der regulären Beförderung der Rohstoffe, vom Abtransport der Fertigfabrikate ab, davon ab, ob der Arbeiter-verkehr immer regelmäßig ausgeführt wird.

Als die Katastrophe eintrat, war die Reichsbahnverwaltung erst einige Tage still, dann hat man an den Bahnhöfen Schilder ausgehängt. Wie während der Kriegszeit beim Krämer Schinder herausgehängt wurden: Butter oder Margarine ausverkauft, hingen an den Bahnhöfen Schilder: Infolge der großen Kälte, Glätte usw. wird der Fahrplan vorläufig außer Kraft gesetzt. Punkt um! Die Reisenden wurden ungefähr so wie während des Krieges in den Konzentrationslagern in die Wartehalle hineingetrieben, und von Zeit zu Zeit wurde dann einmal angerufen, wann ein Zug ging. Die Generaldirektion hat sich herzlich wenig darum gekümmert, das Bedürfnis und die Ansprüche der Reisenden auf Beförderungsmöglichkeiten auch nicht im geringsten zu berücksichtigen. Es ging alles hinterher durcheinander.

Zum Trost hat die Reichsbahnverwaltung damals in einer Pressenaussendung noch gesagt: wir können eigentlich Gott danken, daß es nicht noch schlimmer wird. Die Reichsbahnverwaltung hat also von sich aus nicht alles getan, diese Zustände zu beseitigen, nein, man blieb fatalistisch und sagte: na, vielleicht hilft der liebe Gott, daß er es nicht weiter eisen oder schneien läßt, damit der Betrieb langsam weitergehen kann.

Es ist verständlich, daß verschiedene Wirtschafts-organisationen mit aller Deutlichkeit der Reichsbahnverwaltung gegenübertraten und auch mit aller Deutlichkeit heransetzten, daß einzig und allein der Personalabbau an diesem Zustande schuld sei. Es sind die von Herrn Dr. Kautner vertretenen Organisationen des Einzelhandels gewesen, die damals ganz eindeutig diese Dinge der Öffentlichkeit unterbreitet haben. Wenn man so die Dinge ansieht, kommt man zu einem ganz anderen Urteil, ähnlich, wie es vorhin Herr Dr. Kautner von einer Pirnaer Zeitung vorgelesen hat, daß wir die Reichsbahndirektion Dresden und die Reichsbahnhauptverwaltung in Berlin anfragen, daß sie die Verhältnisse verschuldet haben durch den rigorosen Personalabbau, und daß wir den Dresdner Bezirk besonders anfragen, daß er gegenüber Berlin in Bezug auf den Personalabbau viel zu wenig Energie an den Tag gelegt hat, um die Interessen unseres Industriestaates rücksichtslos zu vertreten.

Wie liegen denn die Dinge heute draußen? Wenn irgend-ein Bahnhofsbediensteter, weil er die Dinge kennt, von

den Herren in Dresden verlangt: ich brauche noch 3 oder 4 Arbeiter zur Bewältigung des Verkehrs, dann bekommt er bei passender Zeit die Note, daß er un-lauglich sei und er bekomme keine Stellenzulage. Mit Hilfe dieser forumprierenden Stellenzulage versucht man, die Leute zu ködern, daß sie verlassen, aus dem Personal das Letzte herauszukolieren.

Es ist notwendig, in diesem Zusammenhang einmal einen ganz kurzen Blick auf unsere sächsischen Verkehrs-verhältnisse überhaupt zu werfen. Wir haben fest-zustellen, daß in der Nachkriegszeit einmal diese früher beliebte preussische Methode der Umleitung des Verkehrs um Sachsen herum weggefallen ist. Wir haben ferner zu verzeichnen, daß die sächsische Konkurrenzlinie durch die Tschechoslowaken heute bis zu einem gewissen Grade als feindliches Ausland zu bewerten ist infolge der Zoll- und sonstigen Erschwernisse, so daß ein großer Teil des Verkehrs, der früher um Sachsen herumgeleitet wurde, heute durch Sachsen geleitet werden muß. Das zeigt sich in der wachsenden Belastung der sächsischen Hauptlinien, hauptsächlich der Linie Görlitz — Dresden — Reichenbach — Hof. Die Linie ist jetzt bereits derartig belastet, daß zu gewissen Zeiten die Strecke nur von Block zu Block befahren werden kann. Die Herren, die die Strecke öfters fahren, werden das schon an eigenen Leibe verspürt haben. Wenn unterwegs an einem Güterzug oder an einem anderen Zug ein kleiner Defekt entstanden ist, kann man feststellen, wie sich das auf alle nachfolgenden Züge auswirkt. Es kommt weiter hinzu, daß durch die fortschreitende Entwicklung der Technik die Güterzüge eine ganz andere Länge haben als früher. Jedenfalls zeigt sich, daß die vorhandenen Anlagen den Verkehrsbedürfnissen keinesfalls mehr entsprechen. Herr Dr. Kautner hat vorhin Beispiele angeführt, die ich nicht wiederholen will.

Es kommt ferner hinzu, daß gerade auf dieser wichtigen Strecke eine ganze Reihe von Bahnhöfen bereits seit Jahren im Umbau begriffen sind. Zum Beispiel steht bei Hölha schon seit Kriegsende eine halb angefangene Brücke. Was daraus werden soll, wissen vielleicht die Götter. Ob das die Bahn nach dem Himmel oder nach der Augustsburg werden soll, weiß man nicht. Die Städte stehen da, kein Mensch kümmert sich mehr darum. Der Hölhaer Bahnhof ist aber direkt ein Verkehrshindernis für den Durchgangsverkehr. Dort ruht die Arbeit. Chemnitz klagt darüber, daß sein Bahnhof den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr entspricht. In Glauchau entwickelt sich der Bahnhof im Schneltempo. So ganz langsam wird ein Schienen nach dem anderen hingelegt. Es sieht aus, als ob man wo anders nichts mehr zu tun hätte und dann ein paar Leute hinstromandert, um den Bahnhof umzugestalten. In Glauchau führen zwei Linien über die Hauptlinie hinweg. Die geringste Störung überträgt sich auf die Hauptlinien und bringt Verspätungen. Von Zwickau will ich nicht sprechen. Der Zwickauer Bahnhof wird von jedem Kenner der Verhältnisse als wichtiges Verkehrs-hindernis im gesamten deutlichen, vielleicht im gesamten Verkehrswesen überhaupt hingestellt. Der Bahnhof ist sehr alt, eingeweiht zwischen Industrie-anlagen, und es ist ein Kunststück, wenn dort nicht mehr passiert. Dasselbe trifft zu auf Plauen i. V. Durch diese Verhältnisse wird der Verkehr außerordentlich erschwert.

Es kommt aber ein weiteres hinzu. Das ist die Beschaffenheit des Oberbaues. Wir hat ein Lokomotiv-führer in einer persönlichen Aussprache mitgeteilt, daß er und seine Kollegen vor 1 1/2 Jahren auf der Strecke Reichenbach — Chemnitz besorgt haben, daß sie ab und zu einmal bei einer Kurve neben den Schienen fahren würden. In einem solchen Zustand war der Oberbau einer Strecke mit Schnellzugverkehr.

Daß das Personal seine Kräfte bis zum Äußersten anspannen muß, um Unglücksfälle zu verhüten, ist selbst-verständlich, und daß dann Verspätungen, die unter normalen Verhältnissen bei guter Beschaffenheit der Strecke wieder herausgeholt werden können, mehr eingeholt werden können, ist gleichfalls eine Selbst-verständlichkeit. Wir machen also der Reichsbahn-verwaltung den Vorwurf, daß sie durch die Verlang-samung der Ausbesserungsarbeiten einen großen Teil der Schuld an den chronischen Verspätungen des säch-sischen Verkehrswezens trägt.

Ich habe vorhin bereits darauf hingewiesen, daß durch die Dienstaufschriften dem Arbeitspersonal Arbeitszeiten zugemutet werden, die man einfach nicht für möglich hält. Ich habe hier die Statistik der Reichsbahn-Hauptverwaltung vom 1. Juli 1925, also amtliches Material. Ich will gleich betonen, daß seit 1925 die Verhältnisse nicht etwa besser, sondern schlechter geworden sind. Da beträgt die Arbeitszeit bei einem Gesamtpersonal von 325 000 Köpfen innerhalb 7 Tagen für 3,6 Proz. 48 Stunden, für 17,9 Proz. bis 53 Stunden, für 4 Proz. bis 54 Stunden, für 12 Proz. bis 56 Stunden, für 8,2 Proz. bis 59 Stunden, für 9,2 Proz. bis 60 Stunden. Der wichtigste Dienst wird vom Lokomotivpersonal versehen, das sind rund 62 000 Köpfe. Vom Lokomotivpersonal müssen 24,5 Proz. 61 bis 72 Stunden und 0,79 Proz. 73 bis 93 Stunden pro Woche auf der Maschine stehen. Wenn man sich das alles vergegenwärtigt, und wenn Sie sich vorstellen, daß der Lokomotivführer verpflichtet ist, wenn er nicht in Strafe genommen werden soll, den Zug innerhalb einer gewissen Zeit an seine Zielstation zu bringen, dann muß man sich immer wieder wundern, daß nicht viel mehr Unfälle passieren, als sie die deutsche Reichsbahn zu verzeichnen hat. (Lebhaftes Sehr richtig! b. d. Soz.) Die Reichsbahnverwaltung hätte alle Ursache, ihrem Personal gegenüber etwas anständiger aufzutreten, als sie es bisher beliebt.

Ein gleichfalls wichtiger Dienst ist der Zugbegleit- dienst. Alle Züge der deutschen Reichsbahn werden augenblicklich mit der Luftbremse bedient. Es ist notwendig, daß das Personal mit der Handhabung von auch mit keinen Reparaturen dieser Bremsenrichtung vertraut ist; außerdem muß bei tagendeligen Störungen das Personal die Zugdeckungsvorschriften kennen und ausführen. Dieses Zugbegleitpersonal hat folgende Arbeitszeiten: 62 Proz. arbeiten 61 bis 72 Stunden und 14,5 Proz. 73 bis 93 Stunden innerhalb einer regulären Arbeitswoche. (Jurafe b. d. Soz.: Unerschö!)