

(Abgeordneter Müller [Zwickau].)

A) sind, sind allerdings zuzugeben und verstehen sich nach der Richtung hin, daß die Staatsregierung bis zu einem bestimmten Grade mit Recht den Mangel an verfügbarem Personal vorschützen kann. Nach der Richtung hin konnte man allerdings seinerzeit etwas weise Vorsicht üben. Herr Vizepräsident Dr. Spieß hat vorhin angeführt, daß seitens der sächsischen Eisenbahnverwaltung ein erheblicher Prozentsatz von Beamten für den Verkehrsdienst im Stappengebiet im Auslande abgegeben worden ist. Dieser Teil ist in einem Prozentsatz abgegeben worden, von dem man sagen kann, daß er die Leistungsfähigkeit des sächsischen Staates überschritten hat und diesen dadurch in verkehrswirtschaftlicher Beziehung ganz erheblich benachteiligen mußte.

Meine Herren! Dann die Frage des Bekleidungs-geldes. Was die Regierung dafür ausgibt, das reicht heute nicht mehr zu, nur einen einzigen Dienstroch zu kaufen, von sonstigen Bekleidungsnotwendigkeiten wie Schuhwerk usw. gar nicht zu reden. Allerdings kam die Verwaltung in dieser Beziehung vielfachen Anregungen entgegen und tat gewiß, wie der Herr Finanzminister erwähnte, was sie konnte, um die Bekleidungs-schwierigkeiten zu beheben. Wie weit dem Personal damit gedient ist, steht noch dahin. Ich möchte die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, um an die Staatsregierung noch einmal den Appell zu richten, im Interesse des Personals das zu tun, was auf diesem Gebiete unerlässlich notwendig ist.

B) Meine Herren! Zum Schlusse noch einige Worte zu dem Verhältnis der Verwaltung zu den Organisationen des Personals. Diese Organisationen sind unter bestimmten Voraussetzungen anerkannt. Aber die Stellung der Verwaltung, die Stellung der Staatsregierung zu diesen Organisationen ist heute noch eine unklare; das kann nicht bestritten werden. Die Verwaltung will diesen Organisationen neutral gegenüberstehen, aber wenn das der Fall ist, dann muß sie die nachgeordneten Instanzen auf jeden Fall anweisen, daß sie sich in die Organisationsverhältnisse der Beamten und Arbeiter nicht einzumischen haben. Der deutsche Eisenbahnverband und seine Mitglieder haben nämlich in dieser Beziehung schon schlimme Erfahrungen gemacht. Ich habe mir sagen lassen, daß es anderen Organisationen nicht viel besser ergangen ist. Gegen eine derartige Praxis protestieren wir mit allem Nachdruck. Sie werden das auch begreiflich finden, schon um deswillen, weil diese Praxis das Vertrauen zu den Vorgesetzten des Personals zerstören muß, das Vertrauen, auf das die Staatsregierung doch so großen Wert legt. Die „Untergebenen“, um diesen schönen verwaltungstechnischen Ausdruck einmal zu gebrauchen, kümmern sich

auch nicht um die Organisationsverhältnisse ihrer Vorgesetzten. Ich meine also, gleiches Recht und gleiche Pflichten für alle! Wir sind der Meinung, und darin wird uns ein jeder zustimmen, daß die soziale Tätigkeit der gewerkschaftlichen Organisationen kennen gelehrt hat, daß ein Zusammenarbeiten der Eisenbahnverwaltung mit den gewerkschaftlichen Organisationen der Eisenbahner diejenigen Verhältnisse zu schaffen geeignet ist, die aus dem gewaltigen Eisenbahnbetriebe machen, was er längst sein müßte, nämlich einen vorbildlichen Musterbetrieb, an dem jeder Staatsbürger seine Freude haben kann.

(Bravo!)

Vizepräsident Dr. Spieß: Das Wort hat Herr Abgeordneter Brodauf.

Abgeordneter Brodauf: Meine Herren! Ich werde Ihre Aufmerksamkeit oder — da von einer solchen in der vorgerückten Stunde wohl kaum noch die Rede ist — Ihre Zeit nur wenige Minuten in Anspruch nehmen.

Ich möchte zunächst eine Eingabe befürworten, die von Thum aus der Eisenbahnverwaltung unterbreitet ist, oder sich doch in Vorbereitung befindet. Die Eingabe verlangt die Wiedereinführung der 2. Wagenklasse für die Schmalspurbahn Schönfeld—Meinersdorf mit Anhang Thum—Wilischtal. Seit der Einführung der 4. Wagenklasse auf den Schmalspurbahnen, die seinerzeit auf unseren Antrag erfolgte und die eine Notwendigkeit war, gibt es zwei Arten von Schmalspurbahnen, solche mit und solche ohne 2. Wagenklasse. Es sind hauptsächlich die Linien, die den Wintersport- und Ausflugsverkehr nach Gebirgs-gegenden vermitteln, die die 2. Wagenklasse behalten haben. Die anderen haben sie eingebüßt. Das wird von einem Teil der Bevölkerung in den Gegenden, die von diesen Linien befahren werden, als eine Benachteiligung empfunden. Wenn man jetzt die Verkehrsverhältnisse beobachtet, wird man finden, daß nicht etwa eine Abwanderung von der 2. Wagenklasse, sondern im Gegenteil eine Zuwanderung in sie eingetreten ist. Es gibt eben doch viele Leute, die durch den Krieg in ihren finanziellen Verhältnissen günstiger gestellt worden sind und die die 2. Klasse jetzt in Anspruch nehmen, wo sie sie früher nicht benutzt haben. So, meine ich, dürfte sich für die Bahn die Wiedereinführung der 2. Wagenklasse auf den Schmalspurbahnen, die sie nicht mehr haben, wohl rentabel erweisen. Ich möchte deshalb dem Finanzministerium dringend anheimgeben, diese Eingabe günstig zu bescheiden und die 2. Wagenklasse wenigstens in der Zeit nach dem Kriege auf allen Sekundärbahnen wieder einzuführen.