

(Abg. Dr. Gårdt.)

(A) in Preußen gewesen ist. Wir müssen, wenn wir Eisenbahnen haben wollen, Opfer bringen. Und dabei komme ich auf den Zusammenhang mit den Notstandsarbeiten. Von unserer Seite ist im Haushaltsausschuß schon darauf hingewiesen worden, daß es keine nützlichere Notstandsarbeit geben könnte, als daß wir den Anschluß von Bezirken oder Gemeinden an das Bahnnetz auch durch Unterstüzungen fördern, die wir der Reichsbahngesellschaft geben; und da denke ich nun zunächst wieder an die verschiedenen schon ziemlich fertigen Bahnprojekte, die aber nun bis auf unabsehbare Zeit anscheinend im unvollendeten Zustande bleiben sollen. Ich denke an die Nordostbahn und an die Bahn Borna—Großbothen. (Zuruf rechts: Löbau—Cunnersdorf!) Bei diesen beiden Bahnen ist der Bahnkörper schon zum großen Teil fertiggestellt und verfällt allmählich wieder. Im übrigen ist seinerzeit das Land sehr billig enteignet bzw. gekauft worden. Es ist verspätet mit entwertetem Gelde bezahlt und nun ist das Land wieder an die früheren Besitzer gegen außerordentlich hohe Zinsen verpachtet worden. Wir haben also die Lasten in Sachsen zu tragen und haben die Vorteile nicht.

Auch hier könnte man meiner Ansicht nach erwägen, ob man nicht wie beim Bahnbau Wurzen—Eilenburg zur Fertigstellung einen gewissen Betrag als Darlehen übernehmen könnte oder ob eine gewisse Zinsgarantie — das wäre der andere Weg — vom Lande übernommen werden könnte. Dann komme ich nochmals auf das Bahnprojekt zu sprechen, für das ich mich schon in der Volkstammer eingesetzt habe, das Projekt, betreffend den Umbau der Schmalspurstrecke Wilkau—Kirchberg. Diese Strecke steht schon seit langem am Ende ihrer Leistungsfähigkeit. Es ist nicht möglich, daß auf dieser Strecke noch mehr transportiert werden kann, als es jetzt geschieht, und das Hinterland, die Städte Kirchberg, Saupersdorf und was damit zusammenhängt, können sich nicht weiter entwickeln, sofern sie nicht eine bessere Verkehrsverbindung bekommen. Auch hier würde es möglich sein, Erwerbslose in größerem Umfange zu beschäftigen, weil es sich um die Herstellung auch eines neuen Bahnkörpers handelt.

(B) Ich bitte die Regierung, doch die einschlägigen Verhältnisse noch einmal in diesem Sinne zu untersuchen und zu erwägen, ob sich nicht auf dem Wege über die produktive Notstandshilfe auch hier eine dauernde Befruchtung der heimischen Volkswirtschaft schaffen ließe. (Bravo! b. d. Dtschnat.)

Stellvertretender Präsident Dr. Süßmann: Will Herr Abg. Günther Überweisung seines Antrages an einen Ausschuß beantragen? (Abg. Günther [Blauen]: Können wir die Sache nicht gleich in Schlußberatung nehmen? Wenn nicht, dann würde ich den Ausschuß B vorschlagen.)

Abgeordneter Lieberasch: Für die Kommunistische Fraktion habe ich zu erklären, daß wir dem Antrage des Herrn Abg. Günther [Blauen] zustimmen. Allerdings ist bei der Durchführung dieses Antrages nicht viel zu erwarten. Man darf nicht vergessen, daß die Tatsache, die jetzt in Erscheinung tritt, daß die Reichseisenbahngesellschaft sich an die Länder wendet, um Geld zu bekommen, eine Folge der Dawesierung Deutschlands ist. Die Überführung der Reichseisenbahn in eine Aktiengesellschaft ist auf Befehl der Ententeregierungen durchgeführt worden, um auf diesem Wege eine sehr scharfe Kontrolle über die Eisenbahn als Transportmittel für

die deutschen Produkte zu haben und mit der Tarifpolitik einen bestimmenden Faktor in der Hand zu haben, die deutsche Konkurrenz vom Weltmarkt fernzuhalten. Das ist der Grund, weshalb man die Eisenbahnen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt hat. Das hat auch die Debatte im Reichstage bestätigt, daß die Ententeregierungen mit ihrer Absicht durchgekommen sind. Es wurde festgestellt, daß zu den 500 Mill. M. Vorzugsaktien, die das Reich bereits übernehmen mußte, weitere 124 Mill. M. Vorzugsaktien gekommen sind, die gegen die Vergabung einer Anleihe an die Reichseisenbahn in die Hände der Reichsregierung gelegt worden sind. Weiter hat die Eisenbahngesellschaft von der Reichsregierung weitere 144 Mill. M. als Pamp aufgenommen, und wir sehen jetzt, daß das, was beim Reiche durchgeführt wird, auch in der Vorlage Nr. 204, also in den Ländern, durchgeführt werden soll. Die Reichseisenbahn treibt auf der anderen Seite aber eine Personalpolitik, wie festgestellt wurde, die den Einfluß der Beamten auf die Durchführung der Tarifpolitik, die dem deutschen Volke gegenüber verantwortlich sind, und die Überwachung der Verwaltung immer mehr in den Hintergrund drängt und Beamte in die leitenden Stellen hineinsetzt, die nur von dem Gedanken getragen sind, das Wohlwollen der Ententeregierungen zu erwerben. In Pommern wurden Bierabende für 3600 M. veranstaltet, für einzelne Beamte sind Waschtische im Preise von 8000 M. gekauft worden. Das sind einige Beispiele, die von den Rednern in beliebiger Weise ergänzt werden könnten, nicht von Kommunisten, sondern von deutschnationalen Rednern. (Zuruf b. d. Dtschnat.) Wir verweisen immer zur Bekräftigung unserer Auffassung auf die bürgerlichen Leute, die durch ihren Bericht bestätigen, was wir immer vorausgesagt haben. Was der deutschnationale Redner dort an Mißständen vorgetragen hat, bestätigt das, was wir bei der Beratung des Dawes-Paktes im Reichstag gesagt haben. (Abg. Schnirch: Richtiggehende Propheten! Nur das Wetter könnt Ihr noch nicht machen!) — Wir tun nur das, was eigentlich Aufgabe der sozialdemokratischen Führer sein sollte, an der Hand der Marxschen Theorie den Blick in die Vergangenheit gewendet, den Weg für die Zukunft festzulegen. Also nicht Propheten, sondern nur diejenigen, die den Weg für die nächsten Ziele abstecken. Das ist nicht so schwer.

Wenn man auf der einen Seite die Zurückdrängung des verantwortlichen Beamtenpersonals und die Einsetzung unverantwortlicher Beamten sieht, auf der anderen Seite die Lohnpolitik, die gegenüber den Eisenbahnarbeitern und -beamten getrieben wird, denen man nach monatelangen Verhandlungen einen Pfennig Lohnzulage gibt, denen man Leistungszulagen nach dem Prinzip, die Eisenbahnbeamten und -arbeiter untereinander korrumpieren, gibt, die oberen Beamten herauszuheben und gegen die unteren einzusetzen, dann müßte es Aufgabe der Kreise sein, die bereits heute nach einem Jahre Eisenbahnaktiengesellschaft diese Dinge selbst schildern müßten, dazu überzugehen, diese Gesellschaft umzustellen. Herr Abg. Günther hätte als Antragsteller Gelegenheit, nicht nur von der Tribüne dieses Hauses seine Wünsche vorzutragen, sondern das Gewicht seiner Partei einzusetzen und den Generaldirektor Osler bei der Reichsbahngesellschaft — auch ein solcher Demokrat wie der Reichswehrminister Geßler — zur Verantwortung zu ziehen und von ihm eine Politik zu verlangen, die den Abmachungen zwischen den Ländern und der Reichseisenbahn entspricht.