

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Dresdner-Blatt: Wochenschrift Dresden.
Beitragsschein-Nummer 25 241.
Für die Nachdrucke: 20011.

Bezugs-Gebühr in Dresden und Vororten bei täglich zweimaliger Zustellung monatlich 14.— M., vierteljährlich 42.— M., durch die Post bei täglich zweimaligem Versand monatlich 12.50 M., vierteljährlich 37.50 M.
Anzeigen-Preise. Die einspaltige 7 mm breite Zeile 4.— M. auf Familienanzeigen, Anzeigen unter Stellen- u. Wohnungsmarkt, 1spaltige An- u. Verträge 25.— M. Vorzugsplätze laut Tarif. Auswärts. Aufträge geg. Vorauszahlung. Einzelpreis d. Vorabendblattes 0 Pf.

Schriftleitung und Geschäftsstelle:
Martenstraße 38/40.
Druck u. Verlag von C. G. Neuberger in Dresden.
Postfach-Num. 1068 Dresden.

Nachdruck nur mit deutlicher Quellenangabe („Dresdner Nachr.“) zulässig. — Unersuchtige Schriftsätze werden nicht aufgenommen.

Annahme verzinslicher Bareinlagen.
An- und Verkauf von Wertpapieren.
Hinterlegungstelle von Wertpapieren zwecks Einlösung von Zins- und Gewinnanteilscheinen.
An- und Verkauf fremder Geldsorten.

Dresdner Handelsbank

Aktiengesellschaft

Bostra-Allee 9, im Haus der Kaufmannschaft, Schleichthofring 7, Wollmorsstraße 56, Großmarkthalle, Ellenauplatz 2, Kaiserstraße 11.

Scheckverkehr.
Einziehung und Ankauf von Wechseln.
Kreditverkehr gegen Wertpapiere und Waren.
Vermietung von feuer- und einbruchsicheren Stahlwänden unter Verschluss des Mieters und Mitverschluss der Bank.

Sardings Entscheidung für Genua.

Der Zeitpunkt der Weltwirtschaftskonferenz verfrüht.

(Wiener Drahtbericht der Dresdn. Nachrichten.)
Paris, 27. Jan. Der Reutersche Berichterstatter des „New York Herald“ erzählt in den höchsten amtlichen Kreisen, daß heute eine Sitzung des amerikanischen Kabinetts stattfinden solle, in der die Erklärung abgegeben werden wird,

daß Amerika die Einladung zur Wirtschaftskonferenz nach Genua ablehne. Die Tatsache, daß der amerikanischen Regierung betreffend der Tagesordnung der Konferenz von Genua keinerlei Zusicherung gemacht worden sind, hat diese Entscheidung besonders stark beeinflusst. Man erwartet ferner, daß der Zeitpunkt stark verfrüht ist. Die Einberufung einer Wirtschaftskonferenz zu einem späteren Termin könnte Amerika die Möglichkeit geben, eine Einladung dazu anzunehmen. Zweifellos ist diese Entscheidung des Präsidenten Harding auch sehr stark vom Staatssekretär Mellon beeinflusst worden, der sich auf den Standpunkt stellt, es sei nicht Aufgabe Amerikas, Vorschläge zu machen, wie die finanzielle und wirtschaftliche Lage der Welt verbessert werden könnte. Amerika müsse vielmehr solche Vorschläge abwarten und dann zu ihnen einen bestimmten Standpunkt einnehmen. Präsident Harding wünscht in erster Linie, daß die europäischen Staaten den unangehenden Rotenmarkt

inschließen und endlich einsehen möchten, daß die wirtschaftliche Wiederkonjunktur der Welt im engsten Zusammenhang mit dem wirtschaftlichen Wiederaufbau Deutschlands liege. Diese Tatsache mache eine schnelle und vernünftige Regelung der Reparationsfrage notwendig. Genua wünsche die amerikanische Regierung, ehe sie sich auf eine internationale Konferenz besetze, daß der amerikanische Senat die von der Abrüstungskonferenz beschlossenen Verträge ratifiziere. Einige der „unerschütterlichen“ Staaten im Senat würden zweifellos die Ratifizierung ablehnen, wenn sich die Vereinigten Staaten für eine neue Konferenz aussprechen würden. Präsident Harding wird also in der heute stattfindenden Sitzung die an die Vereinigten Staaten erlassene Einladung zur Wirtschaftskonferenz von Genua ablehnen und gleichzeitig Mitteilung darüber machen, wie sich in Zukunft die Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und den europäischen Regierungen gestalten werden.

Der politische Charakter der Konferenz.

(Wiener Drahtbericht der Dresdn. Nachrichten.)
London, 27. Jan. Bemerkenswert ist eine Mitteilung, die der Chef der italienischen Wirtschaftskommission in London, Giannini, dem Vertreter der „Times“ machte. Er erklärte die Ansicht für falsch, daß die Wirtschaftskonferenz ausschließlich wirtschaftlichen und finanziellen Charakter tragen würde. Man brauche nur die ersten drei Punkte der Tagesordnung zu betrachten, um zu erkennen, daß auch politische Fragen erörtert werden sollen. Im übrigen werde Genua in der Lage sein, alle ausländischen Delegierten aufzunehmen. Zudem wird die italienische Regierung die Genehmigung eines Kredits von 1 Million Pfund Sterling anfordern, um die telephonischen, telegraphischen und funktentelegraphischen Einrichtungen in Genua zu verbessern.

Beginn der englisch-französischen Garantievertragsverhandlungen.

(Wiener Drahtbericht der Dresdn. Nachrichten.)
Paris, 27. Jan. Während am 26. und 27. Jan. die erste Besprechung zwischen dem französischen Vorkommissar Dr. Aulait und Lord Curzon statt. Die wenigen Mitteilungen über den Verlauf dieser Besprechungen lassen erkennen, daß über den Charakter des zwischen Frankreich und England abzuschließenden Schutzvertrages noch tiefgehende Meinungsverschiedenheiten bestehen. Nach einer Londoner Meldung des „Echo de Paris“ mühe Frankreich diesem Vertrag offensiven Charakter geben, während England die defensible Seite des Vertrags im Auge hätte und somit nirgends Anknüpfungspunkte aufgeführt werden könnten. Man mühe sich darauf zu beschränken, Frankreich für den Fall eines Anfalls den notwendigen Schutz zu gewährleisten. Die englischen Regierungskreise nehmen die Haltung der Vereinigten Staaten gegenüber der Konferenz von Genua zum Vorwand, um auf Frankreich einzudringen und auf seine Verweigerung, seine Ausgaben herabzusetzen und seinen Staatshaushalt in Ordnung zu bringen. Lord Curzon habe bei diesen Besprechungen von den verschiedenen Zweigen Gebrauch gemacht, die im Vorkriegszustand in London aufstiege und aus denen hervorgeht, daß die amerikanische öffentliche Meinung der französischen Politik unangenehm gegenüberstehe. Die englische Regierung wolle sich die politische Haltung der Vereinigten Staaten zu eigen machen.

Vertrauliche Besprechung des Auswärtigen Ausschusses.

(Drahtmeldungen unter Berliner Schriftleitung.)
Berlin, 27. Jan. Der Auswärtige Ausschuss des Reichstags trat heute zur Besprechung der Antwortnote der Reichsregierung an die Reparationskommission zusammen. Zunächst berichtete Staatssekretär Schröder vom Reichsfinanzministerium über den Inhalt der deutschen Note, die voraussichtlich bald veröffentlicht würde. Es sprachen hier zu noch die Abgeordneten Dr. Helfferich (D.-N.), Stämpfer (Soz.), Dornburg (Dem.) und Daub (D.-Vp.). Auch der Reichszentralrat nahm an kurzen Ausführungen teil. In Vertretung des erkrankten Reichsgeordneten Dr. Stresemann führte Abgeordneter Müller (Soz.) den Vorsitz. Den Verhandlungen wohnte Dr. Rathenau bei, beteiligte sich aber nicht an der Aussprache. Die Erörterung bleibt vertraulich, da nach internationalen diplomatischen Gepflogenheiten die Note veröffentlicht werden soll, wenn sie zur Lösung der Reparationskommission gelangt ist. Die Note wird morgen, Sonnabend, früh dem Professor Daguenin, dem Berliner Vertreter der Reparationskommission, überreicht. Der 14-tägige Termin, der übrigens nicht streng ultimativ vorgeschrieben war, ist damit zugleich gemahnt.

Daguenin wird die Note nach Paris weiterleiten und so ist mit der Veröffentlichung ihres Wortlauts vor Sonntag früh nicht zu rechnen. Die Reparationskommission als Ganzes wird sich mit der Note nicht vor Montag oder Dienstag zu beschäftigen beginnen. Die deutsche Antwortnote hat der „A. Z.“ zufolge einen geschlossenen Charakter von sechs Oktavseiten und dann noch mehrere umfangreiche Anlagen, nämlich Belege in Staatstafeln zu dem neuen deutschen Etat. Der Notentext selbst enthält nicht bloß die von der Reparationskommission eingeforderten Vorschläge von Budgetreformen und Finanzgarantien, er setzt auch den „Prozess der Aufführung“ fort, von dem Reichszentralrat Wirth gestern gesprochen hat. Dabei führt sich die Note im wesentlichen auf die letzten Ausführungen Dr. Rathenaus vor der Konferenz in Genua am 13. Januar, auf die Voltaire, die französische Kammer und die französische Presse bisher mit keinem Wort eingegangen sind, da sie gewissermaßen als nicht existierend betrachtet wurden.

Die Parteien und die große Koalition.

Berlin, 27. Jan. In der Frage der großen Koalition im Reich sind, wie wir erfahren, heute früh vertrauliche Anfragen des Kanzlers bei den Parteien erfolgt. Die Antworten werden nicht vor Montag darüber beraten, mit Ausnahme der Reichsdemokraten, die schon Sonntag Stellung nehmen wollen.

Ueberreichung des Eisenbahneruffmatus.

(Drahtmeldungen unter Berliner Schriftleitung.)
Berlin, 27. Jan. Von unterrichteter Seite wird mitgeteilt, daß der Erlaß des Reichsverkehrsministers Groener, der sich gegen die Streikfähigkeit eines Teiles der Eisenbahnbeamten richtet, als Antwort auf den Beschluß der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter aufzufassen sei. Das Ultimatum der Reichsgewerkschaft ist dem Reichszentralrat, dem Reichstag, dem Reichsfinanzminister und dem Reichsverkehrsminister gestern überreicht worden. Eine Entscheidung der Reichsgewerkschaft würde also, da das Ultimatum auf fünf Tage befristet ist, nicht vor dem 31. Januar zu erwarten sein. Auf den Erlaß des Ministers hin ist heute der Vorstand der Reichsgewerkschaft zu einer neuen Sitzung zusammengetreten.

Ein amtlicher Erlaß gegen den Beamtenstreik.

Darum ist wird dem Telemobil-Verkehrsdienst mitgeteilt, daß der Reichsverkehrsminister Groener an die Reichsbehörde eine Anweisung gegeben hat, worin es heißt: Jede willkürliche Dienstverweigerung ist als Dienstvergehen strafbar. Gleichwie das Reich nicht in der Lage ist, das Anstellungsverfahren eines Beamten unter Außerachtlassung der gesetzlichen Vorschriften zu lösen, steht auch dem Beamten ein Recht auf Arbeitsverweigerung nicht zu. Wegen Beamte, die dieser Ordnung entgegen ihre Pflichten verlassen, soll die Einleitung eines formalen Disziplinarverfahrens und die vorläufige Enthebung vom Dienste als Beamter durchzuführen werden.

Groeners Rücktritt gefordert.

(Wiener Drahtbericht der Dresdn. Nachrichten.)
Berlin, 27. Jan. In den Berliner Werkstätten fanden gestern neue Eisenbahnerverhandlungen statt. Die Mehrheit der Redner forderte den Rücktritt Groeners. Die Vornahme von Urabstimmungen in den Werkstätten ist vorläufig ausgesetzt.

Gulke stirbt.

(Drahtmeldungen unter Berliner Schriftleitung.)
Berlin, 27. Jan. Die Reichstagsabgeordnete Gulke stirbt heute früh 15 Uhr im Alter von 57 Jahren an Nieren-entzündung im Urban-Krankenhaus verstorben. Sie gehörte der U. S. P. an. — Für die verstorbene Reichstagsabgeordnete wird der nächste auf der Liste Vorkandidat Wilhelm Hoffmann, der der U. S. P. angehört in den Reichstag einziehen.

Der Ausbau der sächsischen Staatsbahnen.

Von Staatsminister a. D. v. Sodenwitz.

Nach Zeitungsnachrichten hat am 20. d. M. das Reichsverkehrsministerium im Reichstage auf eine Beschwerde des Abgeordneten Barth über unzulängliche Wagenstellung und langsame Beförderung im sächsischen Güterverkehr die Antwort erteilt, die Mängel beruhen im wesentlichen auf dem schlechten Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes; die Reichsverkehrsverwaltung mache aber die größten Anstrengungen, die sächsischen Bahnen auszubauen.

Diese Antwort kann leicht zu einer unrichtigen Anschauung über den Zustand des sächsischen Eisenbahnnetzes führen. Betrachtet man, wie es der Wortlaut zunächst an die Hand gibt, unter dem zu verheißenden „Ausbau“ des sächsischen Eisenbahnnetzes die Vervollständigung durch neue Linien, so ist darauf hinzuweisen, daß das sächsische Netz schon seit Jahrzehnten besonders engmaschig ausgebaut ist, und im Verhältnis zur Fläche des Landes nahe an das reichhaltigste Eisenbahnnetz heranreicht. Auf 100 Quadratkilometer Landes kamen im Jahre 1918 in Sachsen 29,9 Kilometer, in Sachsen 21,2 Kilometer, im deutschen Durchschnitt 11,8 Kilometer Bahnlänge. Gerade diese Engmaschigkeit des sächsischen Netzes, die alle irgend erheblich verkehrsbedürftigen Landesteile mit Eisenbahnanschluss versieht und die dem sächsischen Industrie zu ihrer großen Hilfe, wie sie vor dem Kriege bestand, verholfen hat, brachte es mit sich, daß in Sachsen sich neben vielen, mehrere Millionenausgangspunkte zusammenfassenden größeren Knotenpunkten besonders zahlreiche Einmündungen von Nebenlinien in Hauptlinien befinden, die naturgemäß den Wagenverkehr in gewisser Weise aufhalten und zu Verzögerungen führen, die in Neben mit glatten Strecken ohne Seitenlinien und mit weniger Knotenpunkten nicht in gleicher Weise vorkommen. Soll sich aber, wie anzunehmen, der „schlechte Ausbau“ auf den Zustand der vorhandenen Bahnhöfe beziehen, so wird kein unbefangener Beobachter bestritten können, daß auch in dieser Hinsicht die frühere sächsische Eisenbahnverwaltung das Mögliche geleistet hat. Schon seit Jahrzehnten hat man systematisch an den Umbau der in besonders großer Zahl vorhandenen bedeutenderen Knotenpunkte herangetreten, womit Hand in Hand der allmähliche mehrfache Ausbau der Vorortstrecken in der Nähe der größten Verkehrscentren gegangen ist. Es sei hier nur an die mit Aufwand von Hunderten von Millionen verfaßten Umbauten der großen Bahnhöfe in Dresden, in Chemnitz und besonders in Leipzig, sowie an die durchgehende Umgestaltung der Bahnhöfe in Reichenbach (V.), Plauen (N.), Riesa, Niederwiesenthal, Freiberg, Riesa, Borsdorf und viele andere erinnert, nicht zu vergessen die großen Rangierbahnhöfe in Dresden, Chemnitz, in der Nähe von Leipzig und an anderen Orten, teilweise mit Abbauten natürlichen Gefälles. Diese Umbauten und Umbauten sagen sich wegen der Schwierigkeit der Ausführung während des Betriebes meist nach mehreren Winterperioden hin, ein kleiner Teil ist heute noch nicht ganz vollendet. Alle diese Um- und Erweiterungsarbeiten aber dienen lediglich der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Linien, ohne irgendwelchen Gewinn durch Ausschluß neuer Verkehrsgebiete, während erfahrungsgemäß die Verkehrsbedürfnisse mit der Vergrößerung der Verkehrsanlagen erheblich zunehmen. So erklärt es sich auch, daß die landständische Vertretung und vornehmlich die zweite Kammer sich meist nur ungern zur Bewilligung der dafür benötigten außerordentlich hohen Mittel herbeiließ und hat bestenfalls die mit verhältnismäßig weit geringeren Mitteln herzustellende Anlage neuer Linien, die neuen Verkehr vertragen, ablehnen lassen.

Selbstredend waren dem Umbau der vorhandenen Bahnanlagen gewisse Grenzen gesetzt nicht nur durch die Rücksicht auf die Staatsfinanzen, sondern auch durch die Unmöglichkeit, die für Projektierung und Ausführung erforderlichen Kräfte für sämtliche Bedarfsstellen gleichzeitig zur Verfügung zu stellen. Man konnte die verschiedenen Aufgaben nur nach und nach erfüllen. In einzelnen Fällen lagen auch besondere Hinderungsgründe vor, so z. B. bei dem längst projektierten Umbau des Bahnhofs Zwittau, zu dessen erheblichen Kosten die Stadtverwaltung einen ihrem Interesse entsprechenden Beitrag zu leisten ablehnte.

Wann unbedrängten aber hat das sächsische Netz durch die in großem Umfang durchgeführten Umbauten ungeachtet seiner außerordentlichen Engmaschigkeit und ungeachtet des drei Fünftel der Fläche umfassenden abträglichen Charakters des Landes eine Leistungsfähigkeit erreicht, die einen sehr starken Verkehr zu bewältigen und z. B. in der Kriegszeit die ihm in großem Umfang zufallenden Militärtransporte flott auszuführen vermochte. Auch in das sächsische Netz von größeren Verkehrsstationen, wie sie im Herbst der Jahre 1911 und 1912 im Westen Deutschlands und auch während der Kriegszeit wiederum im Westen und in der Umgebung von Berlin eintraten, verschont geblieben, wobei nicht zu übersehen ist, daß der sächsische Verkehr verhältnismäßig sehr viel schwieriger zu behandelndes Stückgut aufweist, während in den westlichen Industriegebieten die glatt durchlaufenden Wagenladungen von Massengütern (Kohlen, Erze ufm.) die große Regel bilden.

Empfindlichen Wagenmangel konnte man in Sachsen unter der Herrschaft des alten Vereinswagen-Verkehrs keineswegs überhaupt nicht. Der besonders reichhaltige Güterwagenpark entsprach den Bedürfnissen des Landes, und die nach auswärts verendeten Wagen hatten auch ohne Rückladung, also allerdings unter Verläufen, grundsätzlich noch