Vorabend-Blatt

66. Jahrgang. № 59. Sonnabend, 4. Februar 1922.

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Drahtanschrift: Nachrichten Dresden.
Fernsprecher-Sammelnummer 25 241.
Nur für Nachtgespräche: 20011.

Bezugs-Gebühr in Dresden und Vororten bei täglich zweimaliger Zutragung oder durch die Post bei täglich zweimaligem Versand monatlich 14.— M., vierteljährlich 42.— M.
Anzeigen-Preise. Die einspaltige 37 mm breite Zeile 4.— M. Auf Familienanzeigen, Anzeigen unter Stellen- u. Wohnungsmarkt, 1spaltige An- u. Verkäufe 25 %. Vorzugsplätze laut Tarif. Auswärt. Aufträge geg. Vorausbezahl. Einzelpreis d. Vorabendblattes 40 Pf.

Schriftleitung und Hauptgeschäftsstelle: Marienstraße 38/40.
Druck u. Verlag von Liepsch & Reichardt in Dresden.
Postscheck-Konto 1068 Dresden.

Nachdruck nur mit deutlicher Quellenangabe („Dresdner Nachr.") zulässig. — Unverlangte Schriftstücke werden nicht aufbewahrt.

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

Dresdner Handelsbank
Aktiengesellschaft
Ostra-Allee 9, im „Haus der Kaufmannschaft", Schlachthofring 7, Wettinerstraße 56, Großmarkthalle, Bilasplatz 3, Kaiserstraße 11.

Scheckverkehr.
Einziehung und Ankauf von Wechseln.
Kreditverkehr gegen Wertpapiere und Waren.
Vermietung von feuer- und einbruchsicheren Stahlfächern unter Verschluß des Mieters und Mitverschluß der Bank.

Unverminderte Fortdauer des Streiks.

Unveränderte Lage in Dresden.

Nach den bis Freitag vormittag eingegangenen Meldungen hat sich die Streiklage im Bezirk der Eisenbahngeneraldirektion Dresden nicht wesentlich geändert. Es handelt sich nach wie vor fast ausschließlich um einen Streik der Lokomotivführer, die in überwiegender Mehrzahl im Streik verharren. Bei dem übrigen Personal besteht keine Neigung, sich dem Streik anzuschließen. Der Personenzugverkehr konnte auf einzelnen Strecken in mäßigem Umfange aufrechterhalten werden. Der von der Eisenbahnbehörde aufgestellte Notfahrplan für lebenswichtige Transporte hat teils mit Hilfe arbeitswilligen Personals, teils unter Einsetzung der Technischen Nothilfe durchgeführt werden können. Es wird noch besonders darauf hingewiesen, daß die zahlreichen Arbeitslosen, die sich bei der Eisenbahnverwaltung zu Hilfsdiensten melden, keine Verwendung finden können, soweit sie nicht im Fahrdienst genügend ausgebildet sind.

Der Hauptbahnhof liegt fast totenstill da, seine Gleise sind mit langen Wagenreihen vollgestopft. Auf der Chemnitzer Linie ist heute morgen ein Vorortzug, der fahrplanmäßig 7,39 Uhr auf dem Hauptbahnhof eintreffen soll, von Tharandt bis Plauen gelaufen, dort aufgelöst und leer nach dem Hauptbahnhof geschoben worden, wo er mit Verspätung wieder nach Tharandt abgefertigt werden konnte. Beide Züge dienen in der Hauptsache dem Berufsverkehr. Von Meißen trafen vormittags zwei Züge im Neustädter Bahnhofe ein, die auch ihre Rückfahrt wieder angetreten haben. Ebenso verkehrte ein Zug von Königsbrück bis Dresden-Neustadt und zurück, und nach Arnsdorf konnte ein Zug abgelassen werden. Mittags 12,30 Uhr sollte ein Zug nach Görlitz abgefertigt werden. Das ist der ganze Zugverkehr in den ersten zwölf Stunden des heutigen Freitag.

Die staatlichen Kraftwagen

werden gut benutzt, trotz der ziemlich hohen Preise. Es kostet beispielsweise eine Fahrt von Dresden bis Schandau oder Freiberg 90 Mk., bis Leipzig 250 Mk. und bis Berlin 500 Mk. Die Abfahrtszeiten der Autos sind im heutigen Freitags-Morgenblatt bekanntgegeben.

Der Postverkehr in Dresden.

Die Ober-Postdirektion Dresden teilt mit: Im Bezirke der Oberst-Postdirektion Dresden werden bis auf weiteres zur Beförderung angenommen: Gewöhnliche, eingeschriebene Briefe und Briefe mit Wertangabe, Wertpakete mit barem Geld bis zum Gewicht von 5 Kilogr. und gewöhnliche Pakete. Letztere werden nur insoweit angenommen, als der Aufgabepostanstalt bekannt ist, daß sie bis zum Bestimmungsort tatsächlich befördert werden können. Das wird im allgemeinen bei gewöhnlichen Paketen nach den Bestellbezirken des Aufgabepostortes und nach den Vor- und Nachbarorten der Fall sein.

Der Einfluß auf die Gerichte.

Der Eisenbahnerstreik machte sich am Donnerstag bereits auch verschiedentlich bei Gericht bemerkbar, indem mehrfach Termine nicht abgehalten werden konnten, und deshalb vertagt wurden, weil Zeugen und Angeklagte, die außerhalb wohnhaft sind, nicht rechtzeitig oder überhaupt nicht zur Stelle waren. Dies dürfte auch heute, Freitag, und in den folgenden Tagen der Fall sein.

Drohende Gefährdung der Dresdner Gasversorgung.

Das Dresdner Gaswerk steht vor der Gefahr der Betriebseinstellung. Die vorhandenen Kohlen reichen noch auf einen Tag. Selbstverständlich wird die Betriebsleitung alles versuchen, um Gaskohle heranzuholen. Die hiesige Geschäftsstelle der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahner hat auf Anfragen, ob nicht Gaskohlenzüge gefahren würden, jede Auskunft abgelehnt, und weiter erklärt, die Streikleitung sei unsichtbar und unerreichbar.

Einschränkung der Milchbelieferung in Dresden.

Infolge des ausgebrochenen Eisenbahnerstreiks können voraussichtlich für die Dauer des Streiks in erster Linie nur die Vollmilchkarten für Säuglinge und stillende Mütter beliefert werden. Nach Mitteilung der Dresdner Milchhändlervereinigung soll versucht werden, die Milch, soweit sie nicht mit der Bahn herangeschafft werden kann, mit Automobilen unmittelbar bis nach Dresden zu befördern. Für diese mit Automobilen herangeschaffte Milch soll sich nach Mitteilung des Milchhändlerverbandes der Preis für einen Liter Vollmilch auf etwa 7 Mk. erhöhen; für die von den Landmilchhändlern mit Fuhrwerken nach Dresden herangebrachte Milch soll es indessen beim bisherigen Preise verbleiben.

Schwierigkeiten für den Fischhandel.

Die „Dresdner Fischversorgung G. m. b. H." schreibt uns folgendes: „Von der allgemeinen Preissteigerung sind auch Fische und Fischwaren nicht verschont geblieben. Schlechte Fangergebnisse, Stillliegen der Fischdampfer wegen Kohlenmangels und die infolge des kürzlichen Eisenbahnerstreiks in Sachsen verhängte Verkehrssperre haben die Lage noch ungünstiger gestaltet. Eine wesentliche Preissenkung wäre in den nächsten Tagen zu erwarten gewesen, nachdem am Donnerstag in Geestemünde, dem größten deutschen Fischereihafen, elf Isländer- und fünf Nordseedampfer mit verhältnismäßig guten Fängen eingetroffen sind, wenn nicht der Eisenbahnverkehr erneut eingestellt worden wäre. Nach den bis jetzt vorliegenden Nachrichten haben die Fischdampfer ihre Ladung nicht gelöscht, sondern werden wahrscheinlich damit nach Holland oder England fahren. Es besteht zwar ein Ausfuhrverbot für See- und Flußfische und die Aufhebung desselben ist in einer vergangenen Montag im Reichsernährungsministerium abgehaltenen Sitzung infolge der energischen Vorstellungen des „Reichsverbandes der deutschen Fischkleinhändler" abgelehnt worden, aber wenn die Eisenbahn die uns so bitter nötige Fischnahrung von der Küste nicht nach dem Binnenlande transportieren kann, so wird den Fischdampferbesitzern die Genehmigung zur Ausfuhr, wenigstens in diesem Falle, nicht vorenthalten werden können, denn frische Seefische können ihrer leichten Verderblichkeit wegen nicht beliebig lange aufbewahrt werden."

Der Zentralverband der Angestellten

schreibt uns: Einzelne Beamtengruppen verschiedener Behörden sind an die Betriebsräte und Vertrauensmänner der Reichs-, Staats- und Gemeindeangestellten herangetreten, um diese zu veranlassen, eventuell in den Streik einzutreten. Der Zentralverband der Angestellten ersucht die seiner Organisation angehörenden Behördenangestellten, den Aufforderungen der Beamten keine Folge zu leisten und die Weisungen der Organisation abzuwarten.

Die Streiklage im Reiche.

(Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung.)

Berlin, 3. Febr. Nach den beim Reichsverkehrsministerium vorliegenden Nachrichten gestaltet sich die Streiklage wie folgt: Der Streikaufforderung der Reichsgewerkschaft ist das Personal in Bayern, Württemberg und Baden überhaupt nicht, in Mecklenburg fast gar nicht gefolgt. Im besetzten westlichen Gebiete und im Bezirk Kattowitz ist der Streik durch die Besatzung behördlich verboten. Im übrigen Norddeutschland sind die Lokomotivbediensteten zum größten Teil in den Streik getreten, in geringerem Umfange das Zugpersonal, noch weniger das Stationspersonal. Trotz der plötzlichen Stockung infolge des Fortbleibens namentlich des Lokomotivpersonals ist in mehreren Bezirken bereits gestern mit dem noch vorhandenen Personal ein Notbetrieb durchgeführt worden. Im Bezirk Magdeburg sind z. B. 60 bis 70 Personenzüge und 30 bis 40 Güterzüge, im Bezirk Breslau auf einer Strecke allein 22 Personenzüge gefahren worden. In Halle und Erfurt hat man gleichfalls schon gestern dem Streik verhältnismäßig stark entgegenwirken können. Inzwischen ist an den meisten Stellen die Technische Nothilfe eingesetzt, seit heute früh in verstärktem Umfange. Man hofft dadurch, den lebenswichtigen Güterverkehr und den Berufsverkehr durchführen zu können. Der Schutz der Bahnanlagen ist da, wo die Streikführenden die Bahnhöfe und sonstige Anlagen vorübergehend besetzt hatten, durchgeführt worden.

Verhandlungen mit den Streikenden kommen überhaupt nicht in Frage. Insbesondere ist eine Aufforderung an die Streikenden irgend welcher Art nicht erfolgt und wird auch nicht erfolgen. Auch eine Beteiligung Streikender bei der Nothilfe wird grundsätzlich abgelehnt. Einzelne Ortsgruppen des Deutschen Eisenbahnerverbandes sympathisieren mit den Streikenden. In Berlin ist die Ortsgruppe des Deutschen Eisenbahnerverbandes heute vormittag in den Streik getreten, so daß die Aufrechterhaltung des lebenswichtigen Verkehrs erschwert ist; doch hofft man trotzdem, auch dieser Schwierigkeit Herr zu werden. Nach Informationen des Reichsverkehrsministeriums steht der Hauptvorstand des Deutschen Eisenbahnerverbandes dieser Teilaktion fern und ist nicht geneigt, sie finanziell noch sonstwie zu unterstützen.

Sabotageakte haben an einzelnen Stellen stattgefunden. So wurde in Münster in Westfalen die Lichtleitung durch Zerschneidung des Kabels zerstört. In Königsberg (Neumark) versuchte ein Lokomotivführer den Oberbahnhofsvorsteher abzusetzen. Mitglieder der Aktionsausschüsse wurden namentlich in Hamburg verhaftet.

Vor dem Streik der Post- und Telegraphen-Arbeiter?

(Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung.)

Berlin, 3. Febr. Die Funktionäre der Verwaltung des Verbandes der Post- und Telegraphenarbeiter Deutschlands haben gestern zu dem Streik der Eisenbahnbeamten Stellung genommen und beschlossen, gemeinsam mit den Eisenbahnarbeitern eine Aktion gegen die Regierung zu unternehmen. Die Regierung soll aufgefordert werden, sofort die ergangene Verordnung des Reichspräsidenten zurückzunehmen, widrigenfalls ein Proteststreik beschlossen werden wird. Nachdem die Eisenbahnarbeiter heute bereits in den Streik eingetreten sind, besteht die Gefahr, daß die Post- und Telegraphenarbeiter im Laufe des heutigen Tages ebenfalls den Streik beschließen. Sollte dies der Fall sein, so dürfte der Telephon- und Telegraphenverkehr in kurzer Zeit still liegen.

Ein Dresdner Lokomotivführer zum Streik.

In den nachfolgenden Ausführungen geben wir der Zuschrift eines Lokomotivführers, also eines Angehörigen derjenigen Gruppe von Eisenbahnbeamten Raum, die in erster Linie an dem gegenwärtigen Streik beteiligt ist, um neben den Erlassen der Behörden auch die Gegenseite zu Wort kommen zu lassen. Die Zuschrift läßt erkennen, daß in der großen Mehrzahl der Lokomotivführer ein tiefes Empfinden für die Allgemeinheit und die Not des Vaterlandes vorherrscht, auch wenn sie aus gewerkschaftlichen Gründen am Streik teilnehmen, bei dem sie keineswegs mit dem Herzen sind.

Wilde Streiks sind, begründet oder unbegründet, auf keinen Fall zu billigen, sondern zu bekämpfen. Organisierte Streiks aber haben ihre rechtliche Grundlage in dem Koalitionsrecht der Beamten. Sehr bedauerlich ist ein solcher Streik, wenn er von den Beteiligten nicht vermieden werden kann, obwohl das Wirtschaftsleben im allgemeinen und die Bevölkerung im besonderen darunter zu leiden hat. Deshalb müßte von jeder Seite, bei der Gefahr eines solchen Streiks, der das Wirtschaftsleben zu erschüttern droht und die Bevölkerung leiden läßt, versucht werden, ausgleichend und beruhigend einzuwirken; aber von keiner Seite sind bis jetzt die Forderungen der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter näher unter die Lupe genommen worden. Das kurzfristige Ultimatum hat man deshalb wählen zu müssen geglaubt, weil die Gärung unter den Eisenbahnern bei den wilden Streiks zeigte, daß man dieser Sache Einhalt tun müsse. Die Forderungen sind aus der fürchterlichen Notlage der unteren und mittleren Beamten entstanden, bei denen sich die Erfüllungsbedingungen des Versailler Friedens am frühesten bemerkbar machten und in Zukunft in noch viel schlimmerem Maße bemerkbar machen müssen. Aus diesem Grunde ist an die pekuniäre Forderung noch die Forderung angeschlossen worden, daß das Arbeitszeitgesetz und Eisenbahnfinanzgesetz im Referentenentwurf zurückgezogen werden sollen. Das Arbeitszeitgesetz würde uns noch schneller, als es die Zeit ohnehin tun wird, unter das Sklavenjoch der Entente bringen, deshalb das Auflehnen gegen diesen Druck. Heute kann doch kein ehrlich denkender Mensch behaupten, daß wir dieses Opfer unserem tiefgesunkenen Vaterland bringen, nein, all der Erfolg unserer Kräfte, die wir aber durch die uns schon jetzt aufgezwungene Lebensweise nie wieder ersetzen oder auffrischen können, würde in das große und nie zuzufüllende Loch der Reparation fallen. Wenn sich dies einmal ändern wird, wenn wir für unser Vaterland arbeiten und nicht für die Drohnen, die sich leider, trotz aller Not des Vaterlandes, nun bei uns breit machen können, dann werden wohl die gesamten Eisenbahner nicht die letzten sein, die ohne Murren, wie sie es schon in der schweren Zeit des Krieges bewiesen haben, mehr Dienst zu leisten, als ihnen zukommt. Dann werden auch 20 Mark ihren Wert behalten und nicht in einem halben Jahre bloß 10 Mark gelten, dann werden auch alle übrigen Beamten und Arbeiter ihre Schuldigkeit tun und Moral, Sitte und Sparsamkeit wieder im Volke einkehren.

Diese Erscheinung wird bedauerlicherweise von den wenigsten in unserem Volke erkannt. Die „Dr. Nachr." glauben sie mit einem Leitartikel „Streikfieber" abtun zu können, der Verkehrsminister Gröner mit einem Erlaß an die Arbeitverweigerer, und im Reichstag gibt es Abgeordnete, die da glauben, eine vaterländische Pflicht zu erfüllen, nicht auf die Ursache der Forderungen einzugehen, sondern diese Erscheinung, so unbequem sie sein mag, als gesetzwidrig hinzustellen. Ob dies der richtige Weg ist, ist wohl zu bezweifeln.

Sehr beunruhigend wirkte die Aufnahme der Forderung bei der Regierung, die in keine Verhandlungen mit der Leitung eingetreten sein soll. Wenn sie Ueberteuerungszuschüsse in Aussicht stellt, so geschieht das gegen den Willen der Beamtenschaft, denn diese können die Zuschüsse nie befriedigen, sie müssen vielmehr wie die Ortsklasseneinteilung den größten Unfrieden unter die Beamtenschaft tragen. Wenn weiter geschrieben worden ist, daß die Grundgehälter eine Aenderung erfahren sollen, so hat man auf das Gegenteil gehört, und dies wäre, wie immer, nur eine Vertröstung. Was nun die Verhandlung der Wer-Kommission über das automatische Fallen und Steigen der Gehälter und Löhne nach einer Indexziffer anbetrifft, so wäre dies wohl ein idealer Gedanke für die Empfänger, aber der Staat wird einen derartigen Beschluß wohl als unmöglich ablehnen. Die Uneinigkeit unter den Beamten ist leider eine Tatsache, aber sie ist ein Erbteilder des Deutschen, und ihr haben wir ja auch in erster Linie den Untergang unseres Vaterlandes zu verdanken. Sie beruht eigentlich auf den Gruppen, in denen man einen großen Teil der Intelligenz suchen muß. Ein Teil dieser Gruppen hat nach der Fertigstellung der Besoldungsordnung für die nichts mehr übrig, die ihr Leben kärglich fristen und die am meisten unter der Schwere des Arbeitszeitgesetzes werden leiden müssen.

Was nun die bösen Lokomotivführer betrifft, die jetzt stark angegriffen und von anderen Beamtengruppen meist mit scheelen Augen angesehen werden, die auch von der Verwaltung einmal lobend erwähnt wurden, obwohl sie sonst nie etwas für sie übrig hat, so wurde auch in der Nr. 49 der „Dr. Nachr." hervorgehoben, daß das Lokomotivpersonal und ganz besonders die Lokomotivführer alle Ursache haben, mit den bestehenden Verhältnissen recht unzufrieden zu sein.

SLUB
Wir führen Wissen.