

Dresdner Volkszeitung

Verlagsamt: Dresden
Raben & Comp., Nr. 1203

Organ für das werktätige Volk

Verlagsamt: Gebr. Arnhold, Dresden
und Schöppe Staatsbank

Dieses Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Dresden

Bezugspreis einschließlich Bringerlohn mit den wöchentlichen Beilagen
Nach der Arbeit und "Voll und Zeit" für einen halben Monat 1 M.
Einzelnummer 10 Pf.
Telegraphen-Adresse: Dresdner Volkszeitung

Schriftleitung: Weinbergpl. 10, Fernsprecher Nr. 25261. Sprech-
stunde nur wochentags von 12 bis 1 Uhr.
Geschäftsstelle: Weinbergpl. 10, Fernsprecher Nr. 25261 und 12707.
Geschäftszeit von früh 7 Uhr bis 5 Uhr nachmittags.

Anzeigenpreis. Grundpreise: die 20 mm breite Kompositionsspalte
30 Pf., die 10 mm breite Reklamenspalte 1,50 M., für auswärtige An-
zeigen 35 Pf. und 2 M. Familienanzeigen, Stellen- und Mietgeschäfte
40 Proz. Rabatt. Für Briefverbreitung 10 Pf.

Nr. 201

Dresden, Montag den 30. August 1926

37. Jahrg.

Bedenkliche Zustände bei der Reichsbahn

Die Eisenbahner fordern Aufklärung

D. Berlin, 29. August.

Die erste Beunruhigung der Öffentlichkeit durch die an den Eisenbahnen unglücklich verlaufenden Verhandlungen über den Einheitsvertrag der Eisenbahner wird alles daran setzen, dass im Reichstag bald nach dessen Zusammenritt eine gründliche Aussprache über die Reichsbahnprobleme stattfindet.

Es ist etwas faul in der Reichsbahn. Was man nicht weiß, ist die Öffentlichkeit bekannt, wenn nicht das Reichsbahnpersonal, vor allem das untere, sich vor dem Reichstag fürchten müsste. Wer eine Lippe wagt, wird abgebaut. Die Abbauforderung ist bei der Reichsbahn nicht nur ein Wort, sondern eine Tatsache. Der Bahnmeister, dem es gelingt, einen Mann als überflüssig zu entlassen, erhält für den Rückweisener Löhne eine Zulage. Wozu sind schließlich die Löhne für den Reichstag bisher nicht gesprochen hat, ist auch deshalb für die Reichsbahn besonders rentabel, weil sie keine Überstunden bezahlt. Sie nimmt die Überstunden als etwas Selbstverständliches hin. Sie werden dadurch ausgeglichen, dass derjenige, der sie leistet, über seine Arbeitszeit hinaus ebensolche Stunden frei erhält, als er Überstunden geleistet hat. Die Folge ist eine Überanstrengung des Personals.

Bei den Oberbauarbeiten, die vielfach nicht mehr in eigener Regie, sondern durch private Unternehmer ausgeführt werden, besteht der Meister eine "Freibremse" von sieben Pfennigen pro Mann und pro Stunde. Er gibt das verständliche Kommando "Musik!" aus, was bei dieser "Musik" verdient wird. In die Arbeit geht, dann wird die Strecke "abgenommen". Wie das vor sich geht, dafür ein Beispiel:

Auf einer fertigen Strecke im Industriegebiet wird "Fahrerbereitschaft" gemeldet. Ein Lokomotivführer, der auch die Strecke befahren muss, befiehlt sich die abgenommene Strecke und stellt fest, dass die Schienenstrahlen nicht sitzen. Er teilt das seinem Kollegen mit, der zum erstenmal die Strecke befahren muss, bis er bei einer Geschwindigkeit von zwei Kilometer lande und dann zu halten gezwungen ist, weil ein Verbindungskabel herabgefallen war. Davon erfährt die Öffentlichkeit natürlich ebensowenig, wie von der Vielzahl der Unglücksfälle. Unfälle mit reinem Materialschaden werden fast immer totgeschwiegen. Auch der Reichstag erfährt davon nichts, und es wäre notwendig, dass über die Reichsbahnfragen einmal rückhaltlos Klarheit geschaffen würde. Es handelt sich dabei nicht nur um die beteiligten Eisenbahner, sondern auch um die Sicherheit des Verkehrs und schließlich um den Ruf der Eisenbahner selbst.

Das Reichsbahnproblem muss im Reichstag bei der Tagesordnung stehen, das Herumkurieren an Symptomen genügt nicht. Der Einheitsvertrag hat deshalb bereits die

Forderung an Reichsregierung und Reichstag gestellt, bei den Verhandlungen der übrigen am Londoner Abkommen beteiligten Länder sich dafür einzusetzen, dass die Diktatur der Reichsbahnverwaltung ein Ende gemacht wird. Auf die Rechte der Reichsregierung und Sicherung der Rechte des Personals; das sind die beiden Hauptforderungen der Eisenbahner. Man kann sie erfüllen, ohne dass dadurch die Erfüllung des Londoner Abkommens in Frage gestellt wird. Auch auf dem internationalen Transportarbeiterkongress, der Mitte September in Paris stattfindet, werden diese, nicht nur für die Deutsche, sondern für die internationale Eisenbahnergemeinschaft bedeutenden Fragen eine Rolle spielen. Bevor sie nicht geklärt sind, kann die Reichsregierung auch nicht die Aktien in der Frage der Befestigung des neuen Generaldirektors der Reichsbahn schließen.

Das Reichsverkehrsministerium ist der Ansicht...

D. Berlin, 29. August.

Das Reichsverkehrsministerium hat, veranlasst durch die große Beunruhigung der Öffentlichkeit über die Gestaltung der Eisenbahnangelegenheiten, am Sonntagabend eine Besprechung veranstaltet, an der Vertreter der Hauptverwaltung der Reichsbahngesellschaft sowie der Reichs- und der preussischen Ressorts teilnahmen. Amlich wird über das Ergebnis mitgeteilt:

Am Reichsverkehrsministerium besteht nach dem bisherigen Ertrag kein Zweifel (1) darüber, dass der Unfall bei Leisnau auf einen verkehrswidrigen Anschlag zurückzuführen ist; auch die kriminalpolizeiliche Untersuchung hat dies bestätigt. Die Besprechung ergab Einverständnis darüber, dass eine Vernehmung der planmäßigen Streckenbegehung keine Aussicht bieten würde, derartige Vorankündigungen hinauszuhalten. Neben diesen planmäßigen Vergehungen sind im Bereich der Deutschen Reichsbahnverwaltung schon seit Jahren ein besonderer Streikdienst zur unermesslichen Überwachung der Bahnanlagen ausgebaut. Es ist ferner bereits vor einigen Monaten eine besonders gefährliche Strecke erprobend zu verfahren. Diese Maßnahmen wurden auch bei der Besprechung als durchaus zweckmäßig anerkannt; nach dem Ereignis der letzten Woche hat die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft erneut eine Verfestigung dieses Streikdienstes angeordnet.

Bei der Verfolgung der einzelnen verkehrswidrigen Anschläge wird auf engste Zusammenarbeiten zwischen der Kriminalpolizei, die durch namhafte Vertreter an der Besprechung beteiligt war, und der Deutschen Reichsbahngesellschaft größter Wert gelegt.

Die Reichsbahnverwaltung dürfte wohl selbst kaum erwarten, dass die vorstehenden Erklärungen die Öffentlichkeit beruhigen werden. Das Unglück bei Leisnau ist an der bestehenden Beunruhigung allein nicht schuld. Ihre Ursache liegt vielmehr in den allgemeinen Zuständen bei der Reichsbahn.

Führer und Demokratie

In einer sehr bemerkenswerten Schrift „Führer und Klasse in der Demokratie“ (136 Seiten, Verlag, Preis 2,60 M.; Verlag von J. P. W. Dieckmann, Berlin) setzt sich Kurt Geyer, Redakteur am „Vorwärts“, mit dem in letzter Zeit viel aufgeworfenen Führerproblem, dem „Schrei nach dem Führer“, auseinander. Im Gegensatz zu der gleichfalls oft geäußerten Behauptung, dass die Partei unter dem Einflusse der Führer lide, wird, besonders von jungsozialistischer Seite, nach dem Führer zur letzten Weisheit gesucht, und der holländische Genosse de Man, der lange Zeit in der deutschen jungsozialistischen Bewegung stand, gibt in seinem o. g. genannten und in vieler Beziehung sehr wertvollen Buche „Zur Psychologie des Sozialismus“ ebenfalls dem Wünsche nach starker Führerschaft Worte. Freilich ist es übertrieben, wenn de Man sagt: „Der Sozialismus macht sich die ganze Raibität der irdemokratischen Mengenvergötterung zu eigen, wo er glaubt, dass die Masse selber die Ideen erzeugt. Allerdings kräftigt ihn dabei seine eigene Praxis.“ Denn de Man muß praktisch auf die „extremen Marxisten (zu denen sich Marx und Engels nie gerechnet haben) im kommunistischen Lager“ verweisen, welche Meister in der Kunst sind, die Masse mit all den Mitteln zu bearbeiten, die die moderne Technik zur Erzeugung von „öffentlicher Meinung“ zur Verfügung stellt, um seinen ersten Satz zu begründen. Geyer ist ferner von de Man beeinflusst, wenn er zugeht, dass die Sozialdemokratische Partei starker geführter Führer bedarf, daß der politische „Fatalismus“, der aus den Überbetreibungen des strenggläubigen (besser wäre: einseitigen) Marxismus entspringt, durchaus keine Phantasie war. Jener Fatalismus und die ausschließliche Hoffnung auf die „wirtschaftliche Entwicklung“ war vielmehr nach Geyer „eine schwere Hemmung des Fortschritts der Sozialdemokratie zu politischem Handeln im Staate“. Wir erinnern an die enge Gewerkschafts- und Genossenschaftsfeindlichkeit, das geringe Interesse am Programmpunkte der westlichen Schule, der Trennung der Kirche vom Staate usw., die zum Teil heute noch nachwirken. Auch eine Entwicklung muß geleitet werden. So hat die Entwicklung im Gebiete der Natur vielfach, ja meist, in Talsassen geführt, aus denen es kein Entkommen und Entweichen zu Besseren, sondern nur noch Untergang gab und gibt.

So steht der Führerschaft ein weites Betätigungsfeld offen. Freilich steht denen, die nach Führern verlangen, die formale Auffassung der Demokratie gegenüber, ferner die Organisation selber, die ihnen nur als ein toter Mechanismus erscheint, der keinen Raum für Persönlichkeit läßt, sondern nur für Massenwillen und den damit verbundenen Gang zur Passivität oder doch nur einseitiger Opposition. Selbst nach im Heidelberger Programm ist nach Geyer die Demokratie zu kurz gekommen, „ein unfreiwilliges Zeugnis für die Abwertung des Interesses von den Fragen der politischen Freiheit, die Hinneigung zu Mißachtung der Verfassungsfragen und zu jenen Glauben, daß die politische Demokratie im besten Falle nur Werkzeug, der Sozialismus aber Zweck sei“. Dem kann Geyer nicht zustimmen. „Demokratie ist nicht nur ein formales staatsrechtliches Prinzip. Demokratie ist mehr als eine Methode der öffentlichen Kontrolle. Demokratie ist ein hohes, sittliches Ideal, das nicht allein durch Rechtsfälle und Institutionen verwirklicht werden kann, sondern am Ende nur durch die Erfüllung der Menschen mit demokratischer Gesinnung. Demokratie ist Gesinnung.“

Aus ihr erwächst der Führer. Aber neben dem Willen zur Opposition müssen er und die Seinen auch den Willen zur Mitregierung haben. — einen ungeführten Willen, nicht die Resignation, daß man von Fall zu Fall auch an der Regierung teilnehmen müsse, wie an einem schlechten Geschäft. Hierzu bedürfen wir in der Tat politischer Wegweiser, die sich nicht bloß in den Grenzen eines richtungslosen Opportunismus und der Kompromisse bewegen, sondern selbständig sind und sich auch einmal dem Gegner gegenüber zu einem harten Nein! aufstellen. Freilich stehen die Führer von heute unter den Hemmungen des Übergangsstadiums der eigenen Partei, unter der Schwierigkeit der Anfänge einer traditionslosen parlamentarischen Demokratie, und obendrein unter der Beschränkung der Freiheitsgrade des politischen Handelns, die die schwere außenpolitische und allgemeine Situation Deutschlands bedingt. Ihr Ringen, den Massenwillen in verständige Bahnen zu leiten, um eine systematische Umgestaltung der Rechtsordnung unter dem Gesichtspunkt des sozialistischen Organisationsprinzips zu erreichen, wird gehemmt durch die romantischen, politische rückwärtige Haltung der Kommunistischen Partei. Sie hat den Fortschritt der deutschen Arbeiterkraft zu wahrhaft demokratischer Gesinnung zu sabotieren) unersättlichen Oppositionspolitik der Volkstags- alles und um jeden Preis als das Allheilmittel und die Zukunftshoffnung an. Diese Richtung, die den romantischen, verhängnisvollen Handel der Masse vorzieht, schaut sich nach dem großen Führer aus der Vergangenheit der Partei um, weil sie die große Entwicklung der Partei nach vorwärts zu politischen Handeln im Staate nicht mitgemacht hat. Diesen Sehnen schütten sich auch tätigkeitsschwache, mühsam angelegte Naturen an; ihr Ruf ist zu einem guten Teil Gehör nach versunkenen Zeiten.

So stehen unsere Führer zwischen dem Weirer und dem

Beginn der Leipziger Messe

Nur kleine Aufträge

Leipzig, 30. August. (Eigener Fundbruch.)

Die Tendenz der am Sonntag eröffneten Leipziger Messe ist durchaus unbestimmt. Im allgemeinen ist man der Auffassung, ohne eigentlich stichhaltige Gründe dafür zu haben, daß mit einer Wendung zum Besseren in unserm Wirtschaftsleben und Geschäftsleben zu rechnen ist. Allerdings verweist der Kleinhandel demgegenüber unter Bezug auf die langandauernde Arbeitsmarktlage und die noch immer beträchtlich hohe Arbeitslosenquote auf die Unwahrscheinlichkeit eines belebteren Geschäftsganges in absehbarer Zeit. Man betont, daß die Verarmung so weit vorgeschritten ist, daß es den besten Schichten effektiv unmöglich ist, etwas für den notwendigen Lebensbedarf zu kaufen. Die Detailisten, die ja die engste Fühlung mit dem Verbraucher haben und über dessen Kaufkraft wohl am besten unterrichtet sein müssen, sind deshalb auch ziemlich zurückhaltend im Einkauf und disponieren äußerst vorsichtig, kleine, in vielen Fällen kleine Aufträge sind infolgedessen die Regel. Bei den Großhändlern, die meistens Fabrikanne haben, besteht eine mehr optimistische Stimmung vor. Man rechnet mit einer etwas belebteren Geschäftslage in den letzten Tagen der Messe. Jedoch weiß man nicht recht, woran sich diese Stimmung stützt. Vorläufig merkt man von einer Besserung nichts, oder man sieht wenigstens keine Anhaltspunkte, die eine optimistische Auffassung kräftigen könnten. Die Textildruckerei sah man viele leerer Stände. Gestank von eingeweichen nur in kleinen Mengen. Sehr schlechtes Geschäft zeigten auch die Lebensmittel- und Sportartikel, Haushaltungsgegen-

ständen, weiter die Spielwarenindustrie und die Glasindustrie.

Das Ausland hat sich bis jetzt auf das Einholen von Offerten beschränkt. Sollte es nicht zum Kauf übergehen, so ist im Grunde genommen schon das Schicksal der diesjährigen Leipziger Herbstmesse entschieden, da der Exportabsatz die Hauptaufgabe der Leipziger Messe ist. So laßt die Preise in Frage kommen, kann gesagt werden, daß sie durchweg stabil sind. Auf den einzelnen Märkten ist sogar anziehende Preisstabilität festzustellen, ohne daß man irgend eine Ursache für das Anziehen der Preise ersuchen kann.

Mit der Herbstmesse ist eine ganz wichtige volkswirtschaftliche Erscheinung verknüpft. Es zeigt sich, daß eine bedeutende Verringerung der Aussteller eingetreten ist. Das Messeamt gibt z. B. die Ausstellerzahl mit 8200 gegenüber fast 15 Prozent. Vergleichen man aber die bis jetztige Herbstmesse mit der Herbstmesse 1925, so wird ersichtlich, daß sich im Herbst 1926 die Zahl der Aussteller gegenüber dem Herbst 1925 um nicht weniger als 3500 verringert hat. Die Spielwarenindustrie weist auf der diesjährigen Herbstmesse 730 bis 740 Aussteller auf gegen 768 im Frühjahr, die Keramik- und Glasindustrie nur 740 gegen 818. Die Lebensmittelindustrie und die Reiseartikelindustrie 250 gegen 330. Dagegen hat sich die Zahl der Verpackungssysteme erhöht. Es sind auf der diesjährigen Herbstmesse 94 gegen 41 im Frühjahr 1926 vertreten. Die Zahl der ausstellenden Textilfirmen ist unverändert geblieben. In kleinerem Ausmaß als die Aussteller scheinen sich aber die Einkäufer vermindert zu haben.