

Leipziger Tageblatt und Handelszeitung.

Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Nr. 289.

Freitag 18. Oktober 1907.

101. Jahrgang.

Bezugs-Preis

Der Betrag zum Bezug... (Subscription rates for Leipzig and other locations)

Anzeigen-Preis

Der Betrag zum Bezug... (Advertisement rates and contact information)

Das Wichtigste vom Tage.

- Dem sächsischen Landtag ist alsbald nach der Eröffnung der Etat zugegangen. (S. Art.)
Der schwedische Kriegsminister leugnet, daß die schwedischen Rüstungen gegen Norwegen gerichtet seien. (S. Ankl.)
Der Kronprinz von Japan wurde mit großem Pomp in Korea empfangen. (S. Ankl.)

Der sächsische Etat.

Der Etat ist gestern dem Landtage zugegangen. Der ordentliche Etat beläuft sich in Einnahmen und Ausgaben auf jährlich 344 864 639 A., d. h. mit 37 794 970 A. pro Jahr mehr, als in der Finanzperiode 1906/07. In materieller Beziehung ist hervorzuheben, daß der gesamte augenblickliche Etat unter dem Reichen eine erhebliche Steigerung der persönlichen Ausgaben zeigt.

Um jedoch für die Wirtschaft eine Erleichterung und Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Beamten herbeizuführen, hat sich die Regierung entschlossen, eine Anzahl von Maßregeln vorzuschlagen, die die Staatskasse für die Finanzperiode 1908/09 mit einem Mehraufwand von jährlich über 7 Millionen Mark, für die späteren Perioden noch höher belasten werden. Es ist durch die Einteilung in Aussicht genommen, die Wohnungsgeldzuschüsse durchgängig zu verdoppeln und auch sonst die Vorschriften darüber günstiger zu gestalten.

Außerdem sind bei verschiedenen Verwaltungen vor allem im Geschäftsbereich der Ministerien der Justiz und des Innern, sowie bei der Staatsbahnverwaltung in größerem Umfange Stellen vermehrt zu werden. Der Betrag der im ordentlichen Etat angeforderten Wohnungsgeldzuschüsse beläuft sich auf jährlich 6 624 484 A., also etwa 3 1/2 Millionen Mark mehr als im vorigen Etat.

Reben diesem Mehraufwand an persönlichen Ausgaben ist im Etat eine neue sächsische Ausgabe vorgesehen, deren Einsetzung den Ansprüchen, die die Pflege von Kunst und Wissenschaft an den Staat stellen, Genüge leistet und der Erfüllung von Kulturaufgaben, darunter der Befriedigung der Bedürfnisse des Schul- und Fortbildungswesens, sowie des Lohnverdienstes der Arbeiter in den Staatsbetrieben, dienen sollen.

Die Universität Leipzig figuriert im Etat mit jährlich 563 200 A. Einnahmen und einem Aufschuß von 3 047 901 A., d. h. jährlich mehr 544 166 A.

Der Bedarf für staatliche neue Erweiterungs- und Umbauten, für deren innere Ausstattung und für den Ankauf von Grundstücken zu Zwecken der Staatsverwaltung ist in den ordentlichen Etat aufgenommen worden, mit Ausnahme einer größeren Anzahl Aufwendungen der bezeichneten Art, die sich im Geschäftsbereich der Staatsbahnverwaltung notwendig machen.

Der durchschnittliche Tilgungssatz der Staatschuld, die sich Ende des Jahres 1907 ohne Berücksichtigung der noch nicht begebenen Rentenanleihen des Jahres vom 4. Juli 1903 im Betrage von 100 Millionen Mark auf 917 765 150 A. belaufen wird, wird im vorliegenden Etat auf 1,28 Prozent festgesetzt.

für den zu Eisenbahnen aufgenommenen Teil auf 1,5 zu bringen, ist ebenfalls wie 1906/07 erreicht worden.

In der Belastung der Bundesstaaten mit ungedeckten Matrifularbeiträgen ist trotz des Zustandekommens der Reichsfinanzreform von 1906 keine Besserung, sondern eine Verschlechterung eingetreten. Die in den allgemeinen Erörterungen zum Etat 1906/07 ausgesprochene Hoffnung, daß die finanziellen Beziehungen der Bundesstaaten zum Reich unter Umständen sich schon in der Periode 1906/07 günstiger gestalten würden, hat sich nicht bestätigt.

In den außerordentlichen Staatshaushaltsetat sind 30 417 300 A. eingestellt worden, die ausschließlich auf die Staatseisenbahnen entfallen. Darunter befinden sich für Dienstleistungen an den bereits bestehenden Eisenbahnen 25 087 300 A., für Eisenbahnenbauten einschließlich der bereits bestehenden Linien 5 330 000 A. Die Ausgabeerforderde beim außerordentlichen Staatshaushaltsetat werden sich Ende des Jahres 1907 auf etwa 30 Millionen Mark belaufen.

Für den Umbau der Leipziger Bahnhöfe wird im außerordentlichen Etat die vierte Rate mit 5 485 000 Mark gefordert und folgendermaßen begründet: Die für den Umbau der Leipziger Bahnhöfe erforderliche Gesamtsumme ist auf 40 500 000 Mark zu veranschlagen. Davon sind bis jetzt 29 150 000 Mark beansprucht worden.

Von den 7 Bauabschnitten, in die der Umbau der Leipziger Bahnhöfe zerfällt, werden in der Hauptsache vollendet sein: der Rangierbahnhof Engelsdorf mit Verbindungsbahn nach Schönfeld, Bahnhof Glogwitz-Zinnendorf mit Verbindungsbahn nach Großschöcher, Bahnhof Galschwitz und die Verbindung von Engelsdorf nach Stätteritz und die Umbauten an der Verbindungsbahn Leipzig-Gol. Außer den Abschnitten I und V sind die Bauten noch im Gange.

Die in der Finanzperiode 1908/09 auf diesen Bauabschnitt auszuführenden Arbeiten sollen hauptsächlich darin bestehen, zum Teil entsprechend den mit Preußen getroffenen Vereinbarungen den Hauptplatz zu den preussischen Bahnhöfen freizulegen und die Einführung der sächsischen Linien nach dem neuen Empfangsgebäude vorzubereiten.

Die in der Finanzperiode 1908/09 am vollen Fortschritt der Erd-, Schienen- und Oberbauarbeiten, Fertigstellung des Güterbahnhofes durch Ausführung der übrigen Verwaltungsgebäude und Betriebsfelder, und ferner um die Vollendung des Verwaltungsgebäudes I an der Brandenburger Straße. Außer diesen im Hauptabschnitt vorgesehenen Darstellungen wird sich noch die Erbauung einer kleinen Betriebswerkstätte für Wagenreparaturen mitmachen.

Am Anfang dieses Monats ist die Möglichkeit gegeben, die Leipziger Linie, die entweder nach der Magdeburger oder Thüringer Linie durchgehen sollen, ohne Uebertragung weiterer sächsischer Gleise sowohl auf preussische als auch auf die unmittelbar neben den preussischen Gleisen gelegenen sächsischen Gleise zu bringen.

Der Gesamtbedarf für die in der Finanzperiode vorgunehmenden Bauten beläuft sich hiernach auf 5 763 000 A. Nach Abzug des im Etat erwünschten, nach zur Verfügung stehenden Betrages von 300 000 A. ist daher eine vierte Rate von 5 463 000 A. in den Etat einzustellen.

Am Anfang dieses Monats ist die Möglichkeit gegeben, die Leipziger Linie, die entweder nach der Magdeburger oder Thüringer Linie durchgehen sollen, ohne Uebertragung weiterer sächsischer Gleise sowohl auf preussische als auch auf die unmittelbar neben den preussischen Gleisen gelegenen sächsischen Gleise zu bringen.

Aus den Kulissen des Eisenbahnerstreiks.

Es ist das gemeinsame Unglück aller Eisenbahnkreise, daß sie als eine Art künstlicher Erfindung am Anfang nicht nur des Staates, sondern schließlich jeglicher Menschheit eingestrichelt werden. Niemand ist in allen mit Streik gelegenen Ländern der mit bekannten Erde, habe ich aber beratende Konzepte der Streikführer zu sehen bekommen, wie gegenwärtig in der englischen, von der Sozialistenpartei besessenen Presse. Weber in den großen französischen Streik, noch in Italien, wo der passive Widerstand der Eisenbahner erlitten wurde, in seinem von diesen beiden Erdteilen über den Rentenbürgers und des Pfaffenstandes gab es jemals eine beratende unpolitische Veranlassung eines Berufsstandes, dessen unter hiesiger Befehl dargeboten: Dient die Welt gedankenlos an, und gegen den eigentlich niemand etwas einzuwenden hat, solange die Gemächlichkeit nicht geführt wird.

In Amerika pflegte das Publikum für die Streifer und gegen die Gesellschaften Partei zu nehmen, zum mindesten aber mit gutem Humor die unumgänglichen Leiden des Streikaufstandes in den Kauf zu nehmen. Auch in England steht das Publikum so zu der Streikfrage; die in allen angelsächsischen Ländern zum Volksgelächter gehörige lebensdienliche Teilnahme für den von Uebermächtigen Gebrüchten, der 'Komov' steht, flammte auch jetzt wieder auf. Ganz abgesehen von den Schädigungen, die der kommerziellen Welt im Streikfall drohen, steht doch auch die, wenn nicht den Streikern sympathisch, so doch den Eisenbahnern nicht unympathisch gegenüber.

Der Verkehr auf den großen Durchfahrten einiger Bahnen ist so ganz gut in Ordnung, aber auch teuer. Bei allen übrigen hat man sich die Ertragsverluste der letzten 25 Jahre noch nicht zu vergegenwärtigen. Es gibt z. B. nur auf zwei Bahnen: der Korridor an den kontinentalen Verkehr im Winter gebräuchlich, der Korridor in den Sommermonaten zu finden, obwohl dem Preise nach alle englischen Bahnen zur Verfügung sind; und der Belgierwagen verkehrt nur in zwei anderen Bahnen, auf ganz kurze Strecken, und ist auch nur für Millionenwerte erschwärzbar. Doch die Bahnen wissen, was nützt, geht daraus hervor, daß sie im Anschluß an die großen transatlantischen Dampfer sogenannte 'Amerikasüge' fahren, die mit allem Komfort ausgestattet sind; die Passagiere würden sich nicht bieten lassen, was der gebildete John Bull in seinem Whigema hinnimmt. Bei allen diesen Unterlassungsünden haben die Eisenbahnen ein enormes Kapital aufgehäuft, auf das sie keine oder geringe Dividenden zahlen; ihre Aktien sind in einem Teil Jahr und Tag andauernd im Wertverfall begriffen; alle Verträge, welche die Aktionäre mit Hilfe amerikanischer Eisenbahnerparten gemacht haben, neue Betriebsmethoden durchzuführen, sind von den wenigen Großaktionären, die das Heft in Händen haben, stets abgelehnt worden, obwohl der erste Eisenbahnmann des Landes, Sir Charles Gibb, bei der Grant Vorlesung ausgesagt hat, daß eine leichte Modernisierung der Betriebsführung sich allmählich bezahlt macht. Als nationales Güterbewegungsinstitut verlangen die Bahnen immer mehr, vor allen Dingen wieder, weil es am raschen modernem Geiste fehlt. Die Wehrzahl der englischen Güterzüge ist noch aus Rüstungsanlagen mit Handbremsen aufzuklären; keine englische Bahn besitzt einen Einheitsstarr; alle Frachten werden noch von jeder Station nach jeder Station berechnet. Alle Frachten sind vor allen Dingen übermäßig hoch. Könnte eine Revision der Frachten nach unten durchgeführt werden, so würde es überhaupts keinen Protektionismus mehr geben. Hr. Lloyd George, der Präsident des Handelsamtes, hat unter der lebhaftesten Zustimmung des ganzen englischen Meeres anerkannt, daß hier eine große Aufgabe des freien Handels Liberalismus liegt, und er hat eine Kommission mit freibühlerischen Liberalismus ernannt, um die Eisenbahnenprobleme bezüglich der Vorarbeiten zur Klärung aller Eisenbahnprobleme bezüglich der freibühlerischen Liberalismus zu betrachten. Eine freibühlerische und großnationale Eisenbahnpolitik ist ein glückseliges Vermächtnis an die herrschende Partei.

Von der sozialistischen Seite betrachtet, sind die Eisenbahnen ihren Angehörigen praktisch alles schuldig geblieben. Bei sehr geringem und vielfachem Dienst - 12 Stunden für Lokomotivführer sind durchaus keine Ausnahmen - bei sehr reichhaltiger Kost und reichhaltiger Leistungsfähigkeit der Beamten sind die Lohn- und Beziehungsverhältnisse, vor allen Dingen aber die Besoldungsverhältnisse der Beamten, im Vergleich mit den anderen Berufen, die sich mit dem Eisenbahnbetrieb beschäftigen, außerordentlich niedrig. Gerade die am wenigsten verdienten Beamten werden erst mit 25 bis 28 Diensthahren pensioniert, bei höherer Untauglichkeit oder einwand auf die Straße geschickt. Gerade die für die Eisenbahnen so wichtigen Führer trifft man häufig auf den niedrigsten Gehältern. Sicherlich tragen diese Zustände außerordentlich viel zu den zahllosen schweren Eisenbahnunfällen bei, unter denen England fast noch mehr als die amerikanische Union zu leiden hat.

Trotz alledem ist die Agitation der Eisenbahner bisher in durchaus bescheidenem Schreite geblieben. Gerade die Eisenbahnervereine haben bislang dem Einbringen des Sozialismus in das Gewerkschaftswesen den erfolgreichsten Widerstand geleistet. Der Führer der Eisenbahner, Hr. Bell, M. P., hat erst in diesem Sommer, den von Sir David für den extrem-sozialistischen Flügel der Labour Partei unternommenen Versuch, die Mitglieder der Amalgamated Society of Railway Servants und ihre Parlamentarier einzulassen, mit heroischen, persönlichen Anstrengungen zurückgeschlagen. Und dies war die erste positive Schlappe des Sozialismus. Es ist also ganz unerschrocken, wenn die konservativen Blätter die Eisenbahnerbewegung mit dem Radikalsozialismus in einen Topf werfen. Der 'Standard', der früher ein vornehmtes Blatt war, geht sogar so weit, aus der angeblichen Eigenschaft der Eisenbahner als Sozialisten auch noch die Folgerung zu ziehen, daß sie Arbeiter, Verherrlicher des Diebstahls und auf die Abschaffung des den Frauen von der Moral zugebilligten Schutzes bedacht sind. Dabei haben die Eisenbahner erst vor 5 Jahren gestreikt, um sich einen Sonntagvormittag-Gottendienst zu sichern! Nein, die Eisenbahner werden als Sozialisten und die Sozialisten als böllische Angeburten gelächelt, damit man der liberalen Regierung am Range lieden kann, falls sie einschreiten wird. Was die Eisenbahner verlangen, ist etwas, das in allen übrigen Industrien bereits erreicht ist und sich überall, am meisten im Bergbau, demüht hat, wo selbst Friede herrscht, und kontinuierliche Arbeit an Stelle der ewigen Streiks getreten ist: Die Anerkennung der Gewerkschaftsorganisation zum Zwecke des friedlich-schlichtlichen Nebeneinanderlebens.

Die Regierung wird nicht dulden, daß wegen dieser Frage der nationale Verkehr zum Stillstand kommt. Wie vor 5 Jahren die konservative Regierung brutal abgelehnt hat, sich als Schiedsgericht zu konstituieren, so werden die Liberalen die Gelegenheit mit Freude ergreifen. Die im Jahre 1841 von Peel-Gladstone geschaffene und seitdem nie widerrufen Bestimmung bezieht sich auf die Zeit, wonach gegen den Wochen Jahresbetrag die Bahnen mit einmonatiger Absperrung vom Staate übernommen werden können; das würde heute ziemlich billig werden. Die Regierung braucht aber mit diesem großen Reserver nicht zu drohen. Die Eisenbahnen sind ganz willig, sich den Schiedsgericht der Regierung gefallen zu lassen. Denn sie erinnern sich, daß schon einmal sogar ein konservativer Board of Trade sich anbot, die Eisenbahnen mit britischen Mitteln zur Vernunft zu bringen. Das war erst im Jahre 1893, als der zwangswelche Eisenbahntarifreform von den Gesellschaften dadurch abgelehnt wurde, daß sie auf alle Artikel ohne Ausnahme die höchsten für die betreffenden Warenklassen gesetzlich zulässigen Tarife zur Anwendung brachten. Damals kam die Railway and Canal Traffic 1904 geschaffen, vor dem jeder Verfrachter sich über Frachterhöhungen beschweren kann, die seit dem 1. Januar 1903 vorgenommen worden sind. Die Zeit der Rechtfertigung liegt dann bei den Bahnen. Die Situation von 1903 stellt also im englischen Frachtenwesen praktisch den Höchststand dar. Seitdem sind aber die Betriebskosten der Bahnen außerordentlich gestiegen. Sie verlangen daher ihre Zustimmung zu einem Schiedsgericht, das sicher die Anerkennung der Gewerkschaften anerkennen und damit im weiteren Verlaufe der Verhandlungen, gesteigerte Bemühungen einbringen wird, eine Gegengabe. Diese Kompensation soll in einer Erhöhung der Rationalgrenze für Frachten bestehen. Der Einfluß der Eisenbahnen im Parlament ist so groß, daß die Regierung nur zu wollen braucht, um eine überwindliche Mehrheit für die Verringerung des Etat von 1893 zu erzielen. Deshalb haben die Eisenbahnen es auf den Streit ankommen, ja, sie treiben daraufhin. Sie könnten sich aber in der Regierung doch sehr kaufen. Tarifverhandlungen stehen nicht im liberalen Programm. Der Handelsstand würde den Liberalismus bei den nächstjährigen Wahlen in Grund und Boden kimmern, ließe er sich in dieser Falle fangen!