

Riesner Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtschiff
Tageblatt Rieser
Fernruf Nr. 20.
Postfach Nr. 22.

Das Rieser Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großhain, des Amtsgerichts und der Amtsanwaltschaft beim Amtsgericht Rieser, des Rates der Stadt Rieser, des Finanzamts Rieser und des Hauptzollamts Meißen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Postkonton:
Dresden 1500.
Stroßlaff:
Rieser Nr. 22.

Nr. 43.

Freitag, 20. Februar 1931, abends.

84. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 1/2 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Eintretens von Produktionsveränderungen, Erhöhungen der Löhne und Materialpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabestages sind bis 9 Uhr vormittags aufzugeben und im voraus zu bezahlen eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die 89 mm breite, 8 mm hohe Grundschriftzeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 28 mm breite Reklamazeile 100 Gold-Pfennige. Zeitraubender und tabellarischer Satz 50%, Aufschlag für Farbdruck, Bewilligter Rabatt erlischt, wenn der Betrag verfällt, durch Abgabe eingezogen werden muß oder im Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Rieser. Sämtliche Unterhaltungsbeilagen "Erzähler an der Elbe". — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger gegenwärtiger Störungen des Betriebes der Druckerei der Verleger oder der Verlegeranstalten — hat der Verleger keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Retentionsdruck und Verlag: Langner & Winterlich, Rieser. Geschäftsstelle: Goethestraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlmann, Rieser; für Anzeigen: Wilhelm Dittich, Rieser.

Der Etat des Verkehrsministeriums im Reichstag.

Scharfe Kritik am Schenker-Vertrag.

von Berlin, den 19. Februar 1931.

Reichstagspräsident Lohse eröffnete die Reichstags-Sitzung am 8 Uhr. Auf der Tagesordnung steht die Fortsetzung der zweiten Beratung des Reichshaushaltsplanes für 1931 beim

Haushalt des Reichsverkehrsministeriums.

Der Ausschuss schlägt die Annahme von Entschlüssen vor, die die Reichsregierung u. a. ersuchen, Mittel für die Niederspannung der Elbe zur Verfügung zu stellen und die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu veranlassen, daß die Beförderung der Schiffe, Kriegs- und Schiffsverkehr bei Einrichtung des Fahrpreises, auch des entl. ermäßigten Fahrpreises für die dritte Klasse in der Volkswirtschaft durchgeföhrt wird. Ferner wird die Reichsregierung ersucht, dahin zu wirken, daß die Vereinfachung der Verwaltung und die Auflösung von Randstellen, Oberpostdirektionen, Hauptverwaltungsämtern und Reichsbahndirektionen bald und nach einheitlichen Gesichtspunkten herbeiföhrt, daß unter Wahrung der sachlichen Bedürfnisse unter den einzelnen Amtsarten ein Ausgleich geschaffen wird. Die hohen Gehälter des Generaldirektors, der Direktoren und der oberen Verwaltungsbeamten der Reichsbahn sollen den Gehältern von Reichsbeamten angepaßt werden, die gleichwertigen Posten im Reichsdienst bekleiden.

Präsident Lohse fragt unter allgemeiner Anteilnahme, ob der Berichterstatter das Wort wünscht. Der Reichstagspräsident Abg. Dr. Dudaß ist jedoch nicht anwesend.

Die Aussprache eröffnet Abg. Chwalek (Komm.), der gegen die Anwendungen für die Aufsicht protestiert, weil die nur Nahrungsmitteln dienen. Der Redner betont, daß die Nationalisierungsmassnahmen der Reichsbahn auch die Sicherheit des Betriebes gefährdeten. Die Lohnkürzungen seien geeignet, die Arbeitermassen zum organisatorischen Widerstand auf den Plan zu rufen. Die Sozialdemokraten hätten sich an der Herabsetzung der Arbeiterlöhne und an der Kürzung der Beamtengehälter mit schuldig gemacht. Die Kommunisten würden alles tun, was zum Sturz dieses kapitalistischen Reichsbahn-Systems notwendig sei.

Abg. Mollath (Wirtsch.-P.) hält eine einheitliche Verkehrspolitik im Interesse der gesamten Volkswirtschaft für dringend geboten. Die Wechselwirkungen der einzelnen Verkehrsmittel zu einander müssen stärker berücksichtigt werden. Die Nationalisierung der Reichsbahn würden sich am Ende des Wirtschaftsjahres auf 800-900 Millionen Mark belaufen, obwohl die Frachtpreise gegenüber den Vorkriegsstarfen schon erheblich überhöht seien. Man hätte eine grundsätzliche Herabsetzung des ganzen Tarifsystems erwarten dürfen. Stattdessen seien weitere Kräfte der deutschen Wirtschaft vor eine vollendete Tatsache gestellt worden, indem man von einem monopolistischen Vertragsabschluss Kenntnis gab, der den endgültigen Zusammenbruch vieler Teile des selbständigen Transportwesens zur Folge haben werde. Dieser Vertrag sei mit Recht als der Versailleser Vertrag für das deutsche Verkehrs- und Industriegebiet bezeichnet worden. Man hätte das deutsche Transportwesen für unfähig und alle ausländische Unternehmen heran (Hört, Hört! S. d. Wirtsch.-P.). Damit öffne man auch einer Handelsmission für und vor. Die überreichlichen Bundesbahnen hätten fähig den gleichen Vertrag mit Unterstützung abgelehnt. (Erneutes Hört, Hört! S. d. Wirtsch.-P.) Das Verhalten der Direktion und des Verwaltungsrats der Reichsbahn, die Reichsbahnen immer noch getäuscht hätten, als der Vertrag schon fertig war, müsse gebrandmarkt werden. Herr von Siemens, der sich hier als Selbstherrlicher ausgiebt, wird wohl den Schaden, der durch diesen Vertrag dem Reich und der Wirtschaft zugefügt wird, nicht aus eigener Tasche erleiden. (Sehr gut in der Mitte.) Der Redner spricht dem Minister sein Vertrauen aus und erwartet von ihm, daß er den Verhältnissen von der Reichsbahn mit aller Deutlichkeit klar mache, daß die Reichsbahn noch immer dem Deutschen Reich gebührende Leistungen bringe.

Der Redner wendet sich dann noch gegen die Kraftwagenführersteuer und gegen den Erbschaftsteuerzuschlag für den Kraftwagenbesitzer.

Reichsverkehrsminister von Guérard

teilt fest, daß der Haushaltsplan seines Ministeriums infolge der Not der Zeit seit drei Jahren ständig im Rückgang begriffen sei. Das zeige sich besonders auf dem Gebiet der Wasserbauverwaltung. Dort müßten auch Aufgaben zurückgestellt werden, die geeignet wären, Arbeit zu schaffen. Da auch die kommenden Haushalte nur in dem Umfange des letzten aufgestellt werden sollten, sei es leider unumgänglich notwendig, von vornherein auf die gebräuchliche Wirtschaftlichkeit aller Ausgaben hinzuwirken. Der Minister betont, daß er zu diesem Zweck in seinem Ministerium eine besondere Haushaltsgruppe geschaffen hat, die jede einzelne Ausgabe auf ihre Wirtschaftlichkeit und Notwendigkeit zu überprüfen habe. Zwecklos sei es die Aufgabe einer ge-

funden Verkehrspolitik, eine gewisse Einseitigkeit in den Beziehungen der Verkehrsmittel zu einander heraufzuheben. Indessen könne man die gesunde Konkurrenz, die notwendig sei, nicht ausschalten. Der Minister spricht dann den beteiligten Stellen seinen Dank aus für ihre Mitwirkung an der Bildung eines einheitlichen Verkehrsministeriums für die gesamte deutsche Fremdenverkehrsverwaltung; er hebt besonders hervor, daß dafür Reichszuschüsse nicht erforderlich seien. Das früher benutzte Schlagwort "Deutsche reist nicht ins Ausland" sei ein Fehler, denn wie könne man dann verlangen, daß die Ausländer nach Deutschland kämen. Die Finanzlage der Reichsbahn habe sich gerade im letzten Jahre wieder außerordentlich verschlechtert. Die Reichsbahn habe im letzten Geschäftsjahr eine Mindereinnahme von 700 Millionen Mark gehabt. Sie sei daher zu einer Drosselung ihrer Ausgaben gezwungen worden. Der der Reichsbahn gegebene Kredit sei bis auf den letzten Pfennig für das zusätzliche Arbeitsprogramm verwendet worden. Das neue Geschäftsjahr zeige in finanzieller Hinsicht ein außerordentlich unbefriedigendes Bild. Die Reichsbahn gebe mit sehr beschränkten Betriebsmitteln in das neue Jahr hinein.

Der sogenannte Schenker-Vertrag sei dem Verkehrsministerium durch die Reichsbahn-Gesellschaft nicht vorgelegt worden. Er, der Minister, sei durch den Abschluß des Vertrages völlig überrascht worden (Hört, Hört!). Er habe, nachdem die Reichsbahn ihm auf seinen Wunsch den Vertrag zugestellt habe, an die Reichsbahn eine ganze Reihe von Fragen finanzieller Natur gerichtet, eine Antwort darauf aber noch nicht erhalten. Er habe auf dem Standpunkte, daß die Reichsbahn verpflichtet sei, diese Auskünfte zu geben und er sei ferner der Auffassung, daß die Reichsregierung sich die Genehmigung zu diesem Vertrag vorbehalten habe. Ohne diese Genehmigung sei das Abkommen nach seiner Auffassung rechtswirksam (Beifall). Man werde noch Gelegenheit haben, sich über den Schenker-Vertrag zu unterhalten (Zur.: Um ihn zu befeitigen!).

Zum Luftverkehrsweien verweist der Minister auf die gewaltigen Ausgaben anderer Staaten auf diesem Gebiet. Leider könne Deutschland wegen seiner Finanzlage keine Pläne für den Transocean-Luftverkehr nicht schnell genug verwirklichen. Das Reich werde im Rahmen seiner Möglichkeiten die internationale Luftverbindung fördern, um zu zeigen, daß es sich hier um ein Unternehmen handele, das die Völker nicht trenne, sondern verbinde.

Verbesserung des Straßennetzes sei notwendig; dem Bau großer Autokraften stehe die Regierung durchaus ablehnend gegenüber.

Der Delimitationszwang von Spiritus zum Kraftwagenbetriebsstoff wäre für die deutsche Automobilindustrie unerträglich; er würde allein für den öffentlichen Kraftverkehr eine Mehrbelastung von 145 Millionen bedeuten (Hört, Hört!).

In Verantwortung einer Interpellation wegen des Flaggenschwells der Hamburger Reederei Bogemann erklärt der Minister dann noch, daß er diesen Flaggenschwell vom nationalen Standpunkt aus außerordentlich bedauere, daß sich aber rechtlich wenig dagegen tun lasse.

Abg. Günlich (Soz.) bedauert, daß wichtige Pläne im Bereich des Verkehrsministeriums und besonders im Wasserstraßenbau gar nicht oder nur sehr langsam durchgeföhrt werden könnten, weil ausreichende Mittel fehlten.

Abg. Dr. Hugo (W.P.) hält gerade angesichts der Wirtschaftskrise die Förderung des Verkehrsweien für notwendig. Er schließt sich weiter den Forderungen an Ausbau der deutschen Luftfahrt voll an. Vor einer weiteren Besteuerung der Brenn- und Betriebsstoffe und vor Erhöhung der Automobillsteuer sei zu warnen. Für Straßenausbau dürften nur deutsche Baustoffe Verwendung finden. Die Lage der Reichsbahn sei im allgemeinen nicht schlecht; was der Kraftwagenverkehr ihr entziehe, könne ihre Grundlagen nicht erschüttern. Die Reichsbahn müsse ihre Leistungsfähigkeit gegenüber Handel und Wirtschaft heitern. Die Reichsbahn gehöre dem Reich und es liege kein Grund vor, daß sie sich wie in der Angelegenheit des Schenker-Vertrages von der Regierung entferne. Ein solcher Ausbau des Monopoldenkens sei sonst noch nirgends in Erscheinung getreten. Durch diesen Vertrag werde auch die Kraftwagenkonkurrenz für die Reichsbahn verschärft. Die Reichsbahn verliere alles an sich zu retten und verlange schließlich noch Reichshilfe. Das sei eine Politik, die die Deutsche Volkspartei unter keinen Umständen mitmachen könne.

Abg. Dr. Wünsch (Staatsp.) begrüßt das Bekenntnis des Ministers zur Sparpolitik. Die wirtschaftliche Souveränität der Reichsbahn habe ihre Vorzüge, aber auch ihre Nachteile. Der Haushaltsplan sei bisher stets ausgefallen worden; die Entpolitisierung der Reichsbahn habe aber zweifellos zu einer Verschlechterung der Lage der Angestellten und Arbeiter geföhrt. Die Nationalisierung werde vielfach auf Kosten des Personals zu weit ausgedehnt. Weiter bestehe die Reichsbahn noch in der Front des Preisabbaus; vor allem vermisse die Wirtschaft den Abbau der Gütertarife. Es sei falsch, wenn sich die Reichsbahn von einer Tarifsenkung keine Verkehrssteigerung verspreche.

Der Kraftwagenverkehr in Deutschland bedürfe noch weiterer Förderung; man sollte sich mehr von der Vorstellung losmachen, als sei das Automobil ein Luxusgegenstand. Zur Erschließung neuer Gebiete müßte der Kraftwagenverkehr herangezogen werden. Der Redner kritisiert dann den Schenker-Vertrag, der nach verschiedenen Richtungen hin verbessert werden müsse.

Inzwischen ist ein Antrag der Wirtschaftspartei eingegangen, der die Reichsregierung ersucht, dem Schenker-Vertrag die Zustimmung zu verweigern und die Inkraftsetzung mit allen Mitteln zu verhindern.

Abg. Kollie (D.-Hann.) weist auf die Notwendigkeit hin, den Fremdenverkehr in Deutschland entschieden zu fördern.

Abg. Dr. Schneider-Dresden (D.P.) bringt Tarifwünsche der sächsischen Wirtschaft hervor. Die Herabsetzung der Stückguttarife benachteilige besonders die kleinen Verkehrsträger. Viele Unternehmungen benutzten daher, besonders für kurze Strecken, nicht mehr die Reichsbahn, sondern den Kraftwagen. Besonders benachteiligt sei neben der Eisenverarbeitenden Industrie die keramische. Die Reichsbahn müsse endlich wieder fest in die Hand des Reiches kommen.

Darauf werden die Verhandlungen auf Freitag 3 Uhr verlagert, außerdem Abstimmung über die Vorlage zur Herabsetzung des Pressegesetzes, wonach Abgeordnete nicht mehr antwortliche Redakteure sein dürfen.

Schluß 8 Uhr.

Heute Fortsetzung der Staatsberatung.

Berlin. (Funkpruch.) Heute waren die Reichsnationalen im Reichstag überhaupt nicht erschienen, sie hielten auch nicht die sonst vor Plenarsitzungen übliche Fraktions-Sitzung ab.

Auf der Tagesordnung der um 8 Uhr begonnenen Reichstags-Sitzung stehen allerdings auch nur Etats von geringerer allgemeiner politischer Bedeutung. Zunächst soll die zweite Beratung des Verkehrsweien beendet werden. Nach den Abstimmungen hierüber will der Reichstag die zurückgestellten Abstimmungen über die Novelle zum Pressegesetz nachholen, d. h. über das Verbot für Reichstagsabgeordnete, Druckschriften verantwortlich zu zeichnen. Diese neue Bestimmung soll dann sofort in Kraft treten. Ferner will der Reichstag heute noch die zweite Beratung einiger kleinerer Etats in Angriff nehmen. Auf der Tagesordnung stehen nämlich noch der Kriegskostenhaushalt, der Etat für Versorgung und Ruhegehälter, die Haushalte der Reichsbahn, des Rechnungshofes und des Sparministeriums. Für ihre Erledigung wird aber die Zeit kaum noch ausreichen.

Nach vor Beginn der Plenarberatungen traten einige Fraktionen zu Fraktions-Sitzungen zusammen und zwar der Christlich-Soziale Volksdienst, die Wirtschaftspartei, das Landvolk und die Bayerische Volkspartei.

Der Vormittag war mit zahlreichen Ausschüßungen ausgefüllt. Der volkswirtschaftliche Ausschüß beschäftigte sich mit landwirtschaftl. Kredit- und Zinsfragen, der sozialpolitische Ausschüß mit der Entschädigung der gewerkschaftlichen Stellenvermittler, der Rechtsausschüß mit Auslandsverträgen, der Haushaltsausschüß leitete die allgemeine Aussprache über den Etat des Reichsinnenministeriums fort. Auch an den Ausschüßungen nahmen die Reichsnationalen und Nationalsozialisten nicht teil.

Sächsischer Verhältnisse im Reichstag.

Berlin. Im Rahmen der Aussprache zum Haushalt des Reichsverkehrsministeriums in der Donnerstags-Sitzung des Reichstages beschäftigte sich der Abgeordnete Dr. Schneider-Dresden (D.P.) besonders mit sächsischen Verhältnissen. Die Herabsetzung des Stückguttarifs vom Juni v. J. benachteilige besonders die kleinen Verkehrssträger. Das betrifft gerade die Industrie meines sächsischen Heimatlandes. Eine große Dresdener Brauerei ist zum Beispiel wegen der Verteuerung der kleinen Sendungen und der kurzen Strecken vom Bahn- zum Kraftwagentransport übergegangen. Nicht nur die Einnahmen der Reichsbahn, sondern auch die Rentabilität vieler kleiner und mittlerer Industrien werden dadurch vermindert. Außerdem wird dadurch die Standortverteilung der deutschen Industrie verändert und zahlreiche Existenzen werden getrübt, ein volkswirtschaftlicher Verlust, der weit über die Tarifeinbußen der Reichsbahn hinausgeht. Dabei ist zum Beispiel der kleine Maschinenfabrikant schon als Bezugsnehmer durch die „Graschaff Oberhausen“ benachteiligt. In der Staffellung der Tarife muß daher unbedingt ein Abbau eintreten. Ähnlich ist die keramische Industrie Thüringens geschädigt worden. Ihre sächsische Konkurrenz ist sogar noch durch Sondertarife von Eger nach den deutschen Gebieten bevorzugt. Auf die Dauer wird sich in Deutschland wieder ein Zoll- und Wirtschaftproblem einstellen, wenn nicht die Reichsbahn in Händen des Reiches ist. Man braucht nur an die Erfahrungen der Vorjahre zu er-