

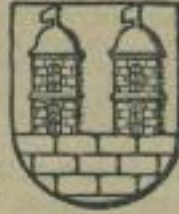
Wilsdruffer Tageblatt

Fernsprecher Wilsdruff Nr. 6

Wochenblatt für Wilsdruff und Umgegend

Postfachkonto Dresden 2640

Erste Ausgabe mit Ausnahme der Sonn- und Festtage nachmittags 5 Uhr für den folgenden Tag. Bezugspreis bei Einlieferung monatlich 5 Mk., durch andere Kurträger im Voraus in der Stadt monatlich 3.50 Mk., auf dem Lande 3.65 Mk., durch die Post bezogen vierteljährlich 12.25 Mk. mit Zustellungsgebühr. Alle Postanstalten und Postämter sowie unsere Kurträger und Geschäftsstellen nehmen jederzeit Bestellungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt, Krieg oder sonstiger Betriebsstörungen hat der Besteller keinen Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Rückgabe des Bezugspreises.



Insertionspreis 1.50 Mk. für die 6-spaltige Spaltenzeile über deren Raum, Resten, die 2-spaltige Spaltenzeile 3.50 Mk. Bei Wiederholung und Jahresvertrag entsprechender Preisnachlass. Bekanntmachungen im amtlichen Teil (nur von Behörden) die 2-spaltige Spaltenzeile 4.50 Mk., Nachverteilungsgeld 80 Pfg. Anzeigenannahme bis 10 Uhr. Für die Möglichkeit der durch Fernruf übermittelten Anzeigen übernimmt wir keine Garantie. Jeder Nachdruck ist strafbar, wenn der Betrag durch Klage eingezogen werden muß oder der Redakteur in Haftung gerät.

Erscheint seit

dem Jahre 1841

Dieses Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meissen, des Amtsgerichts zu Wilsdruff, des Stadtrats zu Wilsdruff, des Forstrentamts Tharandt und des Finanzamts Nossen.

Verleger und Drucker: Arthur J. Schunke in Wilsdruff. Verantwortlicher Schriftleiter: Hermann Käffig, für den Inseratenteil: Arthur J. Schunke, beide in Wilsdruff.

Nr. 266

Sonntag den 13. November 1921.

80. Jahrgang.

Kleine Zeitung für eilige Leser.

* Der Reichsrat nahm einen Gesetzentwurf an, der die Monopolisierung des Arbeitsnachweises vorseht.

* Der Reichsverband der deutschen Industrie teilte dem Reichskanzler mit, die Überführung der Reichseisenbahnen in Privatwirtschaft müsse die Grundlage für die Kreditleistung der Industrie an das Reich bilden.

* Die Bewertung des Dollars stieg an der Berliner Freilichtbörse vorübergehend wieder auf 303 Mark, sank aber später bis etwa 290. Amlich wurden 257 notiert.

* Der preussische Justizminister fordert zu rücksichtslosem Einschreiten der Staatsanwaltschaft gegen Preisdreibeerei und Ausschleichen der Spekulation auf.

* In der englischen Thronrede heißt es, die deutsche Regierung habe betrübende Fortschritte in der Ausführung der ihr durch den Versailler Vertrag auferlegten finanziellen und Entschuldigungsverpflichtungen gemacht.

* Die Washingtoner Konferenz wurde mit einer Rede des Präsidenten Harding eröffnet.

Eisenbahnpläne der Industrie

In der Unterredung des Reichskanzlers Dr. Brüning mit den Beauftragten des Reichsverbandes der Industrie zur Erläuterung der bekannten Resolution über die Kreditbeihilf für das Reich gab der Sprecher der Industrie Erklärungen ab, deren wichtigste Gesichtspunkte folgende sind:

„Es kommen zunächst alle der Befehgebung in Frage, die es ermöglichen, mit den Reichseisenbahnen beginnend, die sonst in öffentlicher Hand befindlichen Betriebe in privatwirtschaftliche Formen zu dringen. Die Durchführung solcher Maßnahmen ist möglich auf Grund eines durch die Befehgebung zu schaffenden Ermächtigungsgesetzes, das den Verkauf zunächst der Reichseisenbahnen an eine privatwirtschaftliche juristische Person in die Wege leitet. Die Industrie wird Vorschläge ausarbeiten und sie zu genehmer Zeit den zuständigen Stellen vorlegen, aus denen ersichtlich ist, in welcher Form diesem Ermächtigungsgesetz praktische Inhalt gegeben werden muß. Auf diesen Grundlagen wird die Industrie in Verhandlungen mit den deutschen Banken eintreten, um, sofern eine Förderung des Londoner Minimums sich nicht schon aus den vorher angeführten Verhandlungen ergibt, diejenigen Kredite zu beschaffen, die notwendig sind, um die finanziellen Verpflichtungen des Reiches sowie die Entwicklungsmöglichkeiten der angestrebten Neuorganisation der Reichsbetriebe zeitlich und sachlich sicherzustellen.“

Der Reichskanzler nahm diese Mitteilungen entgegen und erklärte, daß die Reichsregierung zu den Ausführungen der Industrie mit der gebotenen Beschleunigung Stellung nehmen werde.

Reichs- oder Privatbahnen?

Von volkswirtschaftlicher Seite wird uns zu den Vorschlägen des Reichsverbandes der Industrie über die Privatisierung der Bahnen geschrieben:

Die Vorverhandlungen der Reichsregierung mit der Industrie, die dem Reiche bei der Beschaffung der für die Erfüllung der Reparationsverpflichtungen erforderlichen Kredite und Devisen behilflich sein soll, sind zu einem gewissen Abschluß gelangt. Die zur Fortführung der Verhandlungen eingesetzte Kommission hat dem Reichskanzler eine Erklärung überreicht, die von außerordentlich weittragender Bedeutung für unser Wirtschaftsleben und die künftige Gestaltung unser inneren Politik sein kann. Die Ausführungen gliedern in dem Vorschlage, durch einen gesetzgeberischen Akt die Eisenbahnen aus dem Besitz des Reiches in privatwirtschaftlichen Besitz zu überführen. Was bedeutet das in all seinen Konsequenzen?

Zunächst: Aus der Erklärung der Kommission geht hervor, daß die Industriellen-V Verbände die Beschaffung von Devisen und die Vermittlung von Krediten für das Reich als eine rein geschäftliche Angelegenheit betrachten, als eine Leistung, der eine Gegenleistung in Form von Verzinsung und einer Sicherheit in Form einer Übertragung des wertvollsten Aktiums des Reiches gegenüberstehen soll. Niemand wird leugnen, daß eine gewisse Berechtigung zu einer rein kaufmännischen Betrachtung der ganzen Angelegenheit insofern besteht, als es sich hier ja nicht nur um Leistungen handelt, die in der Steuerpflicht der Industrie begründet sind, sondern um solche, die z. T. weit darüber hinausgehen, die Investierung wesentlicher Teile des Produktionskapitals, das sonst zu industrieller und kaufmännischer Tätigkeit freier Geldmittel, im Reichsinteresse bedingen. Als Männer, die die ihnen anvertrauten Kapitalien mit dem Erdszweck der Erzielung einer Rentabilität verwalten sollen, sind die leitenden Industriellen natürlich an sich darauf angewiesen, große, ja gewaltige Kapitalien nur dann auf Anforderung des Reiches bereitzustellen, wenn eine Sicherheit für diese Gelder geboten wird. Und doch wird es andererseits verständlich sein, wenn die Forderungen der Industriellen in weiten Volkswirtschaften starke

Erregung auslösen werden, weil man dort es nicht verstehen wird, daß der Gesichtspunkt, daß Reich und Volk ein es seien und daß auch die Großindustrie zum Volk gehöre, mithin der Gegensatz zweier Geschäftskontrahenten — Reich und Industrie — nicht konstruiert werden solle, hier unbeachtet bleibt. Wie steht es nun aber mit der speziellen Frage der Eisenbahnen?

Bismarcks Politik war es, die, auf eine Verreichlichung des gesamten deutschen Eisenbahnwesens hinarbeitend, wenigstens den Übergang des größten Teiles der preussischen Privatbahnen in die Hand des preussischen Staates zuwebrachte. Den größeren Plan, die Zusammenfassung der einzelnen staatlichen Eisenbahnnetze in der Regie des Reiches konnte Bismarck nicht mehr vollenden. Aber vor einem Jahre sind die preussischen Eisenbahnen, das starke Rückgrat des deutschen Eisenbahnwesens, in Reichsbefehl übergegangen und damit ist, in Annäherung an das Bismarcksche Ideal, ein Zustand geschaffen worden, der eine einheitliche Verkehrs- politik, eine von einheitlichen Grundsätzen getragene Tarifpolitik ermöglicht. Ist das auch in Zukunft gesichert? Und ein Weiteres: Das alte System der Privatbahnen hat zweifellos Gütes gehabt, zumal in der Gründerzeit, als der zwar manchmal reichlich bedenkenfreie aber zweifellos geniale Bahnbauingenieur Straussberg eine Anzahl von Bahnliniten schuf, die der langsam und überaus schwerfällig arbeitende Fiskus vielleicht erst Jahrzehnte später gebaut hätte. Als Anreger und Einleiter neuer Epochen hat damals das Privatkapital und die Privatinitiative sich durchaus bewährt, ob aber die Privatindustrie heute, wo alles auf eine Eisenbahnpolitik ankommt, die den Bedürfnissen des ganzen Volkes entgegenkommt und alle Zweige der Volkswirtschaft berücksichtigt, dazu geeignet ist, an die Stelle des Reiches zu treten, ist eine noch offene Frage, deren irrtümliche Beantwortung zu einer katastrophalen Schädigung unserer Wirtschaft führen kann. Die bisher vorliegenden Beispiele anderer Länder — Amerika z. B. — wo sogar verschiedene private Bahnsysteme miteinander konkurrieren, also sich zur denkbar höchsten Leistungsfähigkeit anstrengen — ermöglichen nicht ohne weiteres zum unbedingten Nachahmen des Systems des privatwirtschaftlichen Eisenbahnbetriebes. Bedenkt man, daß der Vorschlag der Kommission auch die Entlassung zahlreicher Angestellten und Beamten vorseht, (allerdings in Verbindung mit einer großzügigen Umlagepolitik) die die Reichseisenbahnen heute über den eigentlichen Bedarf aus einer gewissen moralischen Pflicht heraus beschäftigen, um nicht den Arbeitsmarkt plötzlich mit entlassenen Eisenbahnern überfluten zu müssen, so wird man verstehen, daß eine leidenschaftliche Auseinandersetzung im gesamten Volke über die Forderungen der Industrie einsetzt und daß voranschreitend die kommenden Reichstagsdebatten darüber zu den bedeutsamsten und stürmischsten gehören werden, die die Geschichte unseres Parlamentes kennt.

Die Hauptsache ist, daß hier nicht wieder wie so oft in schwerwiegenden wirtschaftlichen Fragen parteipolitische oder privatwirtschaftliche Interessen den Ausschlag geben. Hier muß mit der größten Gewissenhaftigkeit unterzucht werden, ob a) das generelle System der Privatbahnen wirtschaftlich den Vorzug vor Staatsbahnbetriebem verdient, ob b) das speziell für die heutigen deutschen Verhältnisse zutrifft, ob c) die Aufbringung der Reparationskosten nach den Vorschlägen der Industrie die geringste Belastung des deutschen Wirtschaftsorganismus und Volkes bedeutet, und ob d) die Möglichkeit einer Einigung mit der Entente, die nach Artikel 248 des Friedensvertrages hier ein Wort mitzureden hat, ohne Opfer zu bringen, möglich ist. Ebenso muß untersucht werden, welche Garantien der eventual zu errichtende privatwirtschaftliche Interessensverband zur Übernahme der Eisenbahnen für die einheitliche Führung einer deutschen Verkehrs- politik geben kann, auf die das Reich im Interesse des Volkes ganz selbstverständlich auch nach der Übertragung der Bahnen einen mitbestimmenden, unter Umständen entscheidenden Einfluß behalten muß.

Der Standpunkt der Industrie

Berlin, 11. November.

Der Generalsekretär des Reichsverbandes der deutschen Industrie, Geheimrat Bücher, gab über die Motive der Industriellen bei ihrer Erklärung an den Reichskanzler u. a. folgende Erläuterungen:

Die ganze Aktion geht auf einen Schritt des Reichskanzlers zurück, der im September mit der Anfrage an die Industrie betraut, in welcher Weise von dieser eine Hilfsaktion für das Reich eingeleitet werden könnte. Im Verlauf der daran anschließenden Verhandlungen kam es zu den bekannten Entschlüsse in München und in Berlin, bei denen besonders die Notwendigkeit hervorgehoben wurde, daß eine gewisse Sicherheit für einen nennenswerten Erfolg der Aktion gegeben sein müsse, wenn die Industrie dafür gewissermaßen den letzten Pfennig hergeben solle. Die unverbindlichen Vorbesprechungen mit ausländischen Finanzleuten hätten jedoch ergeben, daß amerikanische Banken einen Höchstbeitrag von 250 Millionen Dollar und der europäische Bankier Notbichsel die

Hochsumme von 50 Millionen Pfund Sterling genannt haben, die für einen Kredit an Deutschland in Frage kommen. Jedoch wurde erklärt, daß vor dem Abschluß der Washingtoner Konferenz, deren Dauer man auf drei bis sechs Monate taxiert, an eine solche Unternehmung überhaupt nicht zu denken sei.

Das gesamte Defizit des Reiches schätzt man in der Industrie auf 130 bis 140 Milliarden Mark, und die vom Auslande in Aussicht gestellten Summen würden kaum zur Deckung der Januar- und März-Zahlungen an die Entente ausreichen. Daher glaubt die Industrie, daß vor allem bei den Reichsbetrieben, in erster Linie bei der Eisenbahn, große Ersparnisse gemacht werden müssen und können, die bei der Überführung in die Privatwirtschaft als möglich angesehen werden. Wenn wir der Entente gegenüber unsere Zahlungsunfähigkeit erklären müssen, so würde die Entente auf Grund des Friedensvertrages berechtigt sein, die Eisenbahnen mit Beschlag zu belegen, und man hält es in der Industrie daher für besser, die Sanierung der Eisenbahn selbst in die Hand zu nehmen, anstatt sie dem Gegner zu überlassen. Anderem würde ein gesundes und ertragfähiges Eisenbahnwesen die nötigen Grundlagen für die deutsche Kreditfähigkeit dem Auslande gegenüber abgeben.

Die Industrie steht auf dem Standpunkt, daß die Überführung der Eisenbahn in die Privatwirtschaft keineswegs von der Industrie allein, sondern nur unter Beteiligung anderer Erwerbstätiger, sowie vor allem im Einvernehmen mit den Gewerkschaften in die Tat umgesetzt werden kann. Sie betont grundsätzlich, daß sie das ganze Problem ausschließlich vom wirtschaftlichen Standpunkt ansieht, und daß sie den Staatsbetrieb der Eisenbahn vor allem deshalb für unzumutbar hält, weil in einem demokratischen Staatswesen ein so großes Verkehrsministerium reitunglos der Parteipolitik verfällt. Die Bedingungen, die die Industrie an die von ihr zu leistenden Kredite anknüpft, sind demnach nach ihren Erklärungen keine politischen Bedingungen, sondern einfach wirtschaftliche Voraussetzungen, ohne deren Erfüllung die Industrie selbst vom Auslande kein Geld bekommt.

Widerspruch der Eisenbahner und Gewerkschaften

Die Vertreter der Gewerkschaften der Eisenbahnbeamten, sowie Hauptbeamtenrat und Hauptbetriebsrat der Reichsbahnen waren in Berlin zusammengetreten, um mit dem Verkehrsminister die Frage der von der Industrie vorgeschlagenen Entlassung der Reichsbahnen zu erörtern. Sämtliche Organisationen und die Betriebsvertretungen sprachen sich mit großer Schärfe gegen jede Änderung in der Betriebsform der Reichsbahnen aus. Sie überreichten dem Verkehrsminister eine Entschliessung, in der sie aus vaterländischen und wirtschaftlichen Gründen eine Privatisierung der Reichsbahnen in jeder Form ablehnen und erklären, daß sie den Bestrebungen zur Entlassung der Bahnen mit der größten Entschiedenheit entgegenzutreten und in dieser Lebensfrage der deutschen Eisenbahner auch vor der Anwendung äußerster gewerkschaftlicher Mittel nicht zurückzucken werden.

Die Vorstände des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes und des Allgemeinen freien Angestelltenbundes (Afa) befaßten sich ebenfalls mit dieser weittragenden Angelegenheit und fahnen eine Entschliessung, in der es heißt: „Die Vorstände des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes und des Allgemeinen freien Angestelltenbundes sehen in den Beschlüssen der Reichsversammlung der deutschen Industrie zur Gewährung einer Kreditbeihilfe an das Reich eine Provokation der gesamten werttätigen Bevölkerung. Die organisierten Unternehmer knüpfen an die steuerlichen Vorzuschüsse Bedingungen, die in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht zur Entrechtung und materiellen Schädigung der Arbeiter, Angestellten und Beamten führen müssen. Die vereinigten gewerkschaftlichen Eisenbahnverbände erwarten von der Reichsregierung, daß sie die von den Industriellen in Verbindung mit der Gewährung der Kreditbeihilfe erhobenen Forderungen unbedingt ablehnt.“

„Drei Urteile.“

Breslau, 11. November.

In der Presse hat die Erklärung der Industrie einen Wirbelsturm der Meinungen hervorgerufen, die von der Zustimmung über den Zweifel zur schärferen Abfrage schattiert sind. Drei charakteristische Urteile seien hervorgehoben.

Die volle Billigung zur Faltung der Industrie spricht die Deutsche Allgemeine Zeitung aus, wo es heißt: „Die Überführung der Reichsbetriebe, in erster Linie der Reichseisenbahnen, wird großen Teilen des Volkes zunächst als eine Unmöglichkeit erscheinen, aber gerade diese Forderung, die die Industrie legt an das Reich, wird vielen erst die Augen öffnen über den ganzen Ernst der Situation. Mit Halbesleben muß es jetzt vorbei sein. Wenn die Industrie eine Entschliessung für das Reich in die Wege leitet, dann greift sie die Aufgabe an wie ein Kaufmann, der sich seiner Verantwortlichkeit bewußt ist. Die geschäftsunbündigen Teile unseres Volkes werden ihre Zustimmung nicht verweigern. Daher sollte auch die Arbeiterchaft einseitig genug sein, ihre ewigen Bedenken zurückzulassen. Eine Gewährung ihrer sozialen Forderungen und Rechte kann für die Arbeiter- und Anwesen-