

Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für die Landwirtschaft,



für Bürgertum, Beamte, Angestellte u. Arbeiter.

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint täglich nachm. 5 Uhr für den folgenden Tag. Bezugspreis: Bei Abholung in der Reichsbahnstation und den Postämtern 2 Mk. im Monat, bei Zustellung durch die Boten 2,30 Mk., bei Wochenzustellung 1,20 Mk. wöchentlich. Abrechnung nach Monatsende. Die Reichsbahnstationen sind für den Bezug des „Wilsdruffer Tageblattes“ eingerichtet. In jedem Eisenbahnwagen sind für den Bezug des „Wilsdruffer Tageblattes“ besondere Vorrichtungen getroffen. Im Falle höherer Gewalt, Krieg oder sonstiger Betriebsstörungen behält kein Anspruch auf Vorkauf der Zeitung oder Rückgabe des Bezugspreises. — Abrechnung eingehender Sendungen erfolgt nur, wenn Porto beiliegt.

Abgabepreis: Die Reichsbahnstationen 20 Pfennig, die Postämter 25 Pfennig, die amtslichen Bekannmachungen 40 Pfennig, die Tagesblätter 10 Pfennig, die Wochenblätter 20 Pfennig. Nachverlagsgebühren 20 Pfennig. Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6. Jeder Abbestellung ist die Wichtigkeit der Sache anzugeben. Jeder Abbestellung ist die Wichtigkeit der Sache anzugeben. Jeder Abbestellung ist die Wichtigkeit der Sache anzugeben.

Das Wilsdruffer Tageblatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meißen, des Amtsgerichts und Stadtrats zu Wilsdruff, Forstrentamts Tharandt, Finanzamts Riesa.

Nr. 59. — 84. Jahrgang. Telegr.-Adr.: „Amtsblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 2640 Mittwoch den 11. März 1925

Gefahr für den Bahnverkehr.

Von unterrichteter Seite wird uns zu dem um sich greifenden Streik bei der Reichsbahn geschrieben: Der Eisenbahnstreik scheint sich jetzt zu einer ernstlichen Gefahr auszuweiten, denn seit seinem Beginn Mitte vergangener Woche ist die Zahl der Streikenden in steter Zunahme begriffen. Bei einem derart komplizierten Mechanismus, wie ihn die Reichsbahn darstellt, ist aber alles auf ein durchaus reibungsloses Zusammenarbeiten aller Teile, auf ein Zueinandergreifen aller Räder eingestellt; wenn irgendwo auch nur die geringste Störung eintritt, dann läuft das ganze Getriebe Gefahr. In der Hauptsache sind übrigens bisher nur Eisenbahnarbeiter an der Streikbewegung beteiligt, die ihren Grund darin hatte, daß eine allgemeine Lohnerhöhung verlangt wurde, während die Reichsbahngesellschaft nur dort die Löhne heraufsetzen wollte, wo sie bisher unter denen der Industriearbeiter lagen.

Die Reichsbahngesellschaft erklärt nämlich, sie könne eine derartige allgemeine Lohnerhöhung nur dann zugeben, wenn die dadurch entstehenden Mehrausgaben durch eine Tarifierhöhung wieder hereingebracht würden. Der Grundsatz der Gesellschaft, daß die Einnahmen nicht geschmälert werden dürfen, daß vielmehr ausgebeutete und rigoroseste Sparmaßnahmen oberste Pflicht sei angesichts der enormen Belastung durch die Reparationsverpflichtungen, die auf der Reichsbahn liegen, ist natürlich richtig. Unrichtig aber ist es — Beispiele dafür haben wir doch gerade in den letzten Jahren zahlreich genug erlebt! —, aus einer Tarifierhöhung nun ohne weiteres auch auf eine Vermehrung der Einnahmen zu schließen. Die Gesellschaft gibt andererseits zu, daß die von ihr gezahlten Löhne mancherorts nicht an die von der Industrie gezahlten heranreichen. Das ist falsche Sparsamkeit, weil sie unwirtschaftlich ist. Auch die Arbeiter bei der Eisenbahn haben ihre besonders große Verantwortung und an ihre Ehrlichkeit werden weit größere Ansprüche gestellt als an zahlreiche Arbeiterkategorien der Privatindustrie. Man denke nur daran, welche Werte durch die Hände der Güterbodenarbeiter gehen, denke an die gefährliche Arbeit beim Mangieren.

Die Lage der Streikenden ist keineswegs rosig und es hat viel zum Ausbruch des Streiks beigetragen, daß bekannt wurde, welche sehr beträchtlichen Gehälter die höchsten Beamten der Reichsbahngesellschaft ausgezahlt erhalten. Das Reichsbahngesetz vom 31. August 1924 hatte für die Beamtengehälter nur die Grenze nach unten gezogen, indem es festlegte, daß diese Gehälter nicht geringer sein sollten als die gleichartigen bei den Reichsbehörden. Es erregte im Reichstag vor einiger Zeit die größte Sensation und bei allen Parteien eine ziemlich heftige Entrüstung, als festgestellt wurde, daß die obersten Beamten der Reichsbahngesellschaft weit höhere Gehälter erhielten als die entsprechenden Beamten beim Reichsverkehrsministerium. Ein weiteres Ungeschick bedeutete es, daß die Reichsbahn wenige Tage darauf auch noch mit der Anknüpfung einer Gütertarifierhöhung kam. Das Reich selbst hat keinen Einfluß auf die Gehaltsregulierung bei der Reichsbahn, hat dagegen ein Genehmigungsrecht bei Tarifieränderungen. Darüber hinaus kann es aber auch Tarifierabsetzungen verlangen, und zwar für Personen- oder Gütertarife, wenn diese im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für notwendig erachtet werden. Das ist ja schon einmal erreicht worden. Tarifierabsetzungen brauchen nun aber ihrerseits auch nicht etwa Einnahmeverminderung zu bedeuten.

Die ganze Haltung der Reichsbahngesellschaft in der letzten Zeit hat wenig Sympathie hervorgerufen. Die Kampflage der Streikenden ist nicht günstig, weil sie mit der Einstellung von früher Entlassenen rechnen müssen. Allein 30 000 Eisenbahnarbeiter des Einrückungsgebietes im Westen konnten nicht wieder eingestellt werden, als die belgisch-französische Regie abgebaut und ihr Betrieb in die Verwaltung der Reichsbahngesellschaft zurückgegeben wurde. Hinzu kommen aber auch noch die zahlreichen unteren Eisenbahnamtlichen, die in großen Massen abgebaut sind und bereits vielfach zur Übernahme der Arbeit der Streikenden wieder herangezogen werden konnten. Aus wirtschaftlichen Gründen ist ein größerer Eisenbahnerstreik aufs tiefste zu befürchten wie jeder Streik. Aber es muß doch gesagt werden, daß die Reichsbahngesellschaft einen Fiskalismus betreibt, der in den Bestimmungen des Londoner Pakts vorläufig jedenfalls keine Unterlagen hat. Die Reparationslasten, die im Jahre 1925 von der Eisenbahn zu tragen sind, sind verhältnismäßig noch sehr geringe; erst im nächsten und im folgenden Jahr werden sie einen Stand erreichen, der allerdings die allergrößte Sparsamkeit zur selbstverständlichen Pflicht macht. Selbstverständlich ist auch jetzt die vorwegende Sparsamkeit vorhanden. Aber sie darf die allgemeinen Interessen nicht bedrohen, zumal sie auch, wie die kürzlichen so stark erhöhten Aufwendungen beweisen, nicht gleichförmig durchgeführt wird. Der fiskalische Standpunkt der Reichsbahngesellschaft ist um so auffällender, als ihr Verwaltungsrat doch, soweit es die deutschen Mitglieder angeht, zum größten Teil aus Männern des Wirtschaftslebens besteht, das in erster Linie unter dieser Abtreibung zu leiden hat.

Vor bedeutungsschweren Entscheidungen

Eigener Fernsprechklausur des „Wilsdruffer Tageblattes“
Berlin, 10. März. In Berlin besteht der Eindruck, daß innerhalb der nächsten acht Tage wichtige Entscheidungen in der außenpolitischen Lage eintreten würden. Ein bedeutungsschwerer Beschluß der Völkervereinigung wird voraussichtlich Ende der Woche gefaßt werden. In diesem Stadium der Dinge ist es jedenfalls von größter Wichtigkeit, daß die deutschen Völkervereiniger in London, Paris und Brüssel nach Berlin berufen sind.

Ein neuer Militärkontrollplan.

Eigener Fernsprechklausur des „Wilsdruffer Tageblattes“
Genf, 10. März. Die „Tribune de Geneve“ erfährt von unterrichteter Seite, daß die Rechtschweren des Völkervereinigungsrates den Militärkontrollplan der militärischen Sachverständigen für Deutschland, Oesterreich, Ungarn und Bulgarien verworfen haben und einen Gesetzentwurf ausarbeiten, der dem Rat vorgelegt werden wird. Eine Bestätigung dieser Meldung liegt noch nicht vor.

Völkervereinigungsrat und Deutschlands Einzug in den Völkervereinigungsbund.

Eigener Fernsprechklausur des „Wilsdruffer Tageblattes“
Genf, 10. März. Die Tagesordnung des Rates wird wegen des verspäteten Eintretens Hymans und Anders geändert werden. Der zweite und wichtigste Punkt der Tagesordnung ist die Antwort an Deutschland in der Frage des Eintritts in den Völkervereinigungsbund. Chamberlain hat nach seiner Ankunft in Genf mit führenden Persönlichkeiten deswegen Rücksprache genommen. Den Entwurf seiner Antwort hat er auch mit Herriot besprochen. Die Antwort wird vor der Ueberragung an Deutschland im Rate gelesen und beraten werden. Der Inhalt der Antwort wird streng geheim gehalten. In Völkervereinigungstreifen verläutet darüber folgendes: Um die deutschen Anhänger des Eintritts nicht vor den Kopf zu stoßen, soll der Artikel 13, der von der Reichsregierung als Hinderungsgrund für den Eintritt bezeichnet wurde, in der Antwort möglichst vorsichtig und diplomatisch behandelt werden. Artikel 16 soll nochmals so ausgelegt werden, daß bei seiner Anwendung auf die besonderen Verhältnisse eines jeden Staates Rücksicht genommen wird. Dieser Paragraph sieht neben mili-

tärischen auch wirtschaftliche Sanktionen vor, die in Form einer Wasser- oder Landblockade gegen den zu bestrafenden Staat anzuwenden wären. Die Mehrzahl der Ratsmitglieder ist der Meinung, daß man bei den geringen Streitkräften Deutschlands auf eine militärische Beteiligung verzichten könne und daß auch die Beeinträchtigung deutschen Gebietes für den Durchzug fremder Truppen nicht die entscheidende Frage sei. Dagegen wird das größte Gewicht auf die Teilnahme Deutschlands an einer Wirtschaftsblockade gelegt. Jedenfalls wird sich der Rat bemühen, den Eintritt Deutschlands nicht durch eine verletzende Antwort zu erschweren. Die Franzosen verlangen nach wie vor den Eintritt Deutschlands ohne Vorbehalte, bevor an einen Sicherheitsvertrag gedacht werden könne, während einige andere Ratsmitglieder den Eintritt selbst schon als einen Teil des Sicherheitsvertrages betrachten.

Befürwortung zu den deutsch-polnischen Wirtschaftsverhandlungen.

Eigener Fernsprechklausur des „Wilsdruffer Tageblattes“
Berlin, 10. März. Wie die Tribune erfährt, verfolgt man in politischen Kreisen die eben beginnenden deutsch-polnischen Wirtschaftsverhandlungen mit großer Befürwortung. War schon seit langem von Polen alles aufgegeben worden, um unter allen Umständen eine Atmosphäre zu verhindern, die die Verhandlungen zwischen Deutschland und Polen günstig beeinflussen konnte, so kann nach den letzten Meldungen aus Warschau kein Zweifel mehr darin bestehen, daß Polen durch die Veranstaltung einer Presseboikotte gegen Deutschland in der Sicherheitsfrage nun alles bisher Dagewesene zu überbieten sucht. Auch in Kreisen, die seit langem mit aller Energie eine Wirtschaftsvereinbarung mit Polen erstreben, erwägt man unter diesen Umständen ernstlich, ob der deutschen Regierung nicht ein schwerer Vorwurf daraus zu machen ist, daß sie trotz der ungeheuren Angriffe, die von Warschau nach Berlin injiziert werden, sich mit Vertretern an einen Tisch setzt, die dieses unqualifizierbare Benehmen zumindest durch Duldung begünstigen. Man bezeichnet es als einen in der Geschichte der Diplomatie geradezu einzig dastehenden Fall, daß ein Staat, der soeben mit einem anderen Wirtschaftsverhandlungen beginnen will, außerhalb des Gesamtbereiches der Wirtschaftsverhandlungen stehende Fragen zum Anlaß nimmt, um seine gesamte Pressefront gegen den Verhandlungspartner loszulassen.

Jeglichen Anregungen seitens des Reichstages hat sich die Reichsbahngesellschaft immer unzugänglich erwiesen, und das teilweise in Formen, die eine allzu schroffe Betonung ihres Charakters als reiner Privatgesellschaft darstellte. Schließlich besitzt die Gesellschaft doch — man wäre beinahe versucht, zu sagen: leider — das Verkehrsmonopol in Deutschland, soweit es sich auf dem Lande vollzieht, und nach dem Londoner Pakte müssen die Wasserstrahentarife mit den Eisenbahntarifen in Einklang gebracht werden. Daraus erwachsen aber für die Reichsbahngesellschaft nun nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten gegenüber der Volkswirtschaft. Es geht natürlich nicht an, alle und jede Last auf das zahlende Publikum und die Wirtschaft abzuwälzen. Es geht nicht an, bei jedem Meinungsstreit über die Entlohnung der Arbeiter — ganz gleich, ob diese recht haben oder nicht — mit der Erhöhung der Tarife zu drohen.

Vor entscheidenden Beschlüssen.

Berlin, 9. März.
Man kann nicht sagen, daß das Scheitern der Verhandlungen zwischen Gewerkschaften und Generaldirektion des Streiks gebracht hat. Allerdings ist auch keine Verminderung eingetreten. Immerhin beschränkt sich die Aktion bisher mehr auf lokale als allgemeine Erweiterungen. Die Spitzen der in Betracht kommenden Eisenbahnverbände sind erst heute zu einer Sitzung zusammengetreten, um über die Stellungnahme der Gewerkschaften zu den Forderungen der Eisenbahnarbeiter ein klares Bild zu gewinnen. Entscheidende Beschlüsse sind noch nicht zu erwarten, da die endgültige Beschlussfassung erst am Mittwoch erfolgen soll.

Sollten die Gewerkschaften zu den Streik billigenden Beschlussfassungen kommen, so muß der Schlichtungsweg über das Arbeitsministerium versucht werden. Die Reichsbahngesellschaft macht darauf aufmerksam, daß den Beamten kein Streikrecht zusteht. Der Allgemeine Deutsche Eisenbahnerverband erklärt eine Erklärung, in der er das Angebot der Reichsbahnverwaltung

an einigen Orten die Ortszulagen neu festzusetzen, als „belanglos“ hinstellt und es nunmehr als seine Pflicht ansieht, die Leitung des ohne sein Zutun spontan entstandenen Streiks in die Hand zu nehmen. In dem Verband ist jedoch nur ein Teil der Angestellten organisiert.

Deutscher Reichstag.

(32. Sitzung.)
OB. Berlin, 9. März.
Vor Eintritt in die Tagesordnung protestiert der Abg. Schäfer (Komm.) gegen das Verbot von 11 kommunistischen Zeitungen auf Grund des Republikbeschutzes. Er beantragte die Aufhebung dieses Verbots und verlangte die sofortige Beratung dieses Antrags. Weiter verlangte er sofortige Besprechung des Streiks der Eisenbahner. Der sofortige Beratung des kommunistischen Antrags auf Aufhebung des Zeitungsverbotes wurde widersprochen, dagegen die Besprechung des Eisenbahnerstreiks als vierter Punkt auf die Tagesordnung gesetzt.

Wahltag und Stellvertretung.

Ohne Debatte wurde darauf die Regierungsvorlage genehmigt, wonach für die Wahl des Reichspräsidenten der Wahltag auf Sonntag, den 29. März, für einen evtl. weiteren Wahlgang auf Sonntag, den 26. April gelegt wird. Auf der Tagesordnung stand dann das Gesetz über die Stellvertretung des Reichspräsidenten. Es ist von allen Parteien, mit Ausnahme der Nationalsozialisten und der Kommunisten, eingebracht und besagt, daß zum Stellvertreter des verstorbenen Reichspräsidenten Ebert der Präsident des Reichsgerichts Dr. Simons bis zum Amtsantritt des neuen Reichspräsidenten bestimmt wird. Die Vorarbeiten der Reichsverfassung über den Reichspräsidenten finden für die Dauer der Stellvertretung auf den Stellvertreter Anwendung. Dieser bezieht für die Dauer der Stellvertretung das dem Reichspräsidenten zustehende Dienstvermögen einschließlich der Aufwandsgehälter. Abg. Hennig (Nationalsoz.) hielt den Reichspräsidenten für den richtigen Stellvertreter. Das Gesetz wurde darauf in erster und zweiter Lesung angenommen, der kommunistische Antrag abgelehnt.

Es folgte der vom Reichsfinanzministerium eingebrachte Gesetzentwurf, der die Regierung ermächtigt, die aus Anlaß des Ablebens des Reichspräsidenten entstehenden Kosten auf Reichsmittel zu übernehmen. Abg. Kemmerle (Komm.) protestiert gegen die Vorlage und