

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 Geschäftsstelle und den Ausgabestellen 2 Mk. im Monat, bei Zustellung durch die Post 2,30 Mk., bei Postbestellung 2,50 Mk. jährlich 24 Mk. (inkl. Porto).
Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend Postboten und unter Umständen zu jeder Zeit bezogen und verschickt.
Belegungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt, Krieg oder sonstiger Betriebsstörungen besteht kein Anspruch auf Vorfahrung der Zeitung oder Rückgabe des Bezugspreises. — Abkündigung einzelner Geschäftsstellen erfolgt aus, wenn Porto beiliegt.

Anzeigenpreis: Die 3. Spalte 20 Halbspalten, die 4. Spalte 15 Halbspalten, die 5. Spalte 10 Halbspalten, die 6. Spalte 5 Halbspalten. Nachmeldungspreis 20 Halbspalten. Sonntags- und Feiertagsanzeigen nach Möglichkeit. Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6.
Anzeigen nehmen alle Verwaltungen entgegen.

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

Nr. 64 — 85. Jahrgang. — Leipzig-Adr.: „Amtsblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 2640 Dienstag, den 16 März 1926

Verkehrsbefchränkung.

Es geht der Reichsbahn nicht gut. Gewaltig sind die Losen, die sie aus dem Londoner Abkommen zu tragen hat, noch gewaltiger werden sie in der Zukunft sein. Die Beförderungssteuer, für die im laufenden Jahre 250 Millionen abgeführt werden müssen, dann die 595 Millionen für die Verzinsung und Amortisierung der Eisenbahnobligationen lasten schwer auf ihr. Aber das Schwerste ist die Wirtschaftskrise, die sich natürlich ganz besonders bei diesem Verkehrsinstrument geltend macht. Seit Dezember sind die Einnahmen in starkem Rückgang. Nun muß nach dem Befehl vom 31. August 1924 die Reichsbahn nach Kaufmannschem Gesichtspunkt geleitet werden, sie kann also nicht darauf rechnen, vom Reiche unterstützt zu werden. Da kommt nun die wenig erfreuliche Nachricht einer Verkehrsbeschränkung; man spricht davon, daß 10% der Personen- und der Güterbewegung künftighin in Fortfall gebracht werden soll. Die Reichsbahn hat freilich nicht ganz unrecht mit ihrer Feststellung, daß eine ganze Reihe von Personenzügen nur eine sehr geringe Befragung aufweist, und richtig mag auch sein, daß der Gütertransport bisweilen an Wirtschaftlichkeit an sich fehlen lasse. Nun ist ja eine aus der Vorkriegszeit her schon bekannte Erfahrung, daß die Personenbeförderung als solche für die Eisenbahn überhaupt nicht rentabel ist, daß vielmehr die großen Überschüsse erst durch den Gütertransport erzielt wurden und werden. Gerade darum ist ja die Reichsbahn hinsichtlich ihrer Einkünfte so außerordentlich abhängig von der Wirtschaftskontinuität. Andererseits aber gibt es doch auch wieder Personenzüge, die an einer chronischen Überfüllung leiden, was der Reichsbahn zwar sehr angenehm sein mag, aber weniger den Beifall der davon betroffenen Passagiere findet.

Gewiß, man hat gepart. Aus den unerquicklichen Verhältnissen der unmittelbaren Nachkriegszeit, als die Reichsbahn mehr als eine Million Angestellte, Beamte und Arbeiter beschäftigte, ist die Zahl auf etwas über 700 000 zurückgegangen. Aber andererseits verfügt die Reichsbahn so wenig über eine finanzielle Bewegungsfreiheit, daß sie zwar gewaltige wirtschaftliche Bedürfnisse hat, diese aber aus Mangel an Mitteln nicht befriedigen kann. Gewaltige Erneuerungsarbeiten am Oberbau und bei den Betriebsmitteln können deswegen nicht oder nur sehr teilweise ausgeführt werden — es hieße Vogel-Strauß-Politik treiben, wenn man leugnen wollte, daß es mit dem einst so hochstehenden deutschen Reichsbahnwesen bergab ging. Wir haben vielleicht noch alle viel zu sehr die besten Ereignisse der unmittelbaren Nachkriegszeit im Gedächtnis, die erst in langsamem, mühseliger Arbeit überwunden werden konnten, um das schließliche Sinken des allgemeinen Niveaus namentlich dem Ausland gegenüber deutlich zu verspüren. Außerdem ist der Eisenbahn im Auto eine ganz gewaltige Konkurrenz entstanden.

Die Stellung der Reichsbahn-N.G. ist eine überaus zweideutige, sie ist Privatgesellschaft, besitzt aber eine Art Verkehrsmonopol, das ihr nur Rechte zuspricht, aber keine Pflichten auferlegt. Es fehlt eine der stärksten wirtschaftlichen Momente, die Konkurrenz gegen andere Gesellschaften, die beispielsweise das amerikanische und das englische Eisenbahnwesen auf einen so hohen Stand gebracht haben. Passagier- wie Güterverkehr sind der Reichsbahn fast bedingungslos ausgeliefert, die einfach betrieblen kann, wie und zu welchen Preisen sie arbeiten will. Unwirtschaftlich ist es ganz zweifellos für ein derartiges Verkehrsinstrument, dessen Haupteigenschaft die Regelmäßigkeit sein muß, wenn nun etwa in Zeiten einer Wirtschaftskrise schematisch der Verkehr gedrosselt wird. Gerade die Höhe der deutschen Gütertarife nicht bloß gegenüber dem Stande der Vorkriegszeit, sondern auch im jetzigen Stande dem Ausland gegenüber ist nicht zuletzt eine der Ursachen dieser Wirtschaftskrise. Man hat sich eben zu sehr als Mittel zur Heranschaffung von Reparationsgeldern, allzuwenig als volkswirtschaftlich förderndes Element der deutschen Produktion gefühlt. Gerade im Verkehrsweesen läßt sich schwer wieder aufbauen, was man allzu schnell eingestrichen hat.

Trotzdem die Reichsbahn nach kaufmännischen Gesichtspunkten arbeiten muß, hat sie noch viel zu viel behördlich Starren an sich. Die Betriebsstatistik, eine der wichtigsten Voraussetzungen wirklicher Wirtschaftlichkeit und Rentabilität, bleibt viel zu viel in den Alten stehen. Die Reichsbahn ist noch längst nicht imstande, wirtschaftlichen Verschiebungen, wirtschaftlichen Tagesforderungen und Tagesnotwendigkeiten in größter Flexibilität nachzukommen. Und das liegt vielleicht auch daran, daß den mittleren und unteren Instanzen viel zu wenig freie Hand gegeben ist; es wird vielzuviel von oben herab regiert, die berühmte letzte Entscheidung auch in bezuglich begrenzten Einzelheiten wird allzuoft nach oben verlegt.

Diese Entwicklung ist mehr wie bedenklich, denn wenn sie sich schon am grünen Ast einer Zeit entwickelt, da die Zahlungsverpflichtungen noch längst ihren Höhepunkt nicht erreicht haben, — wie wird es da erst aussehen dann, wenn die Eisenbahn erst ihre Milliarden an die Ententemächte abzuführen haben wird?

Stapelankunft zweier Dampfschiffe.

Berlin. Am Mittwoch laufen in Stettin die beiden Dampfschiffe vom Stapel, die die Linie Swinemünde-Billau mit der Quickschiffstation Joppor (Danzig) besahren sollen.

Das Genfer Intrigenspiel.

Fällt Schweden um?

Montag vormittag um 11 Uhr trat der Vorkonvent zu einer vertraulichen Sitzung zusammen, um verschiedene Lösungsmöglichkeiten, die aus der Sadgasse herauszuführen sollen, zu prüfen. Der Montag sollte nach allgemeiner Überzeugung die Entscheidung bringen. Die Lage wird im allgemeinen als nicht ungünstig angesehen. Es verlautet wieder mit aller Bestimmtheit, daß Schweden auf seinen nichtständigen Sitz im Rat verzichten werde, so daß die Versammlung eine Neuwahl vorzunehmen hätte, was die Wahl des polnischen Vertreters ermöglichen würde. In Wirklichkeit soll der eventuelle Verzicht Schwedens auf den Druck zurückzuführen sein, der in den letzten Tagen ausgeübt wurde und der bezweckt, Polen auf irgendeinem erreichbaren Wege in den Rat zu bugleren. Der schwedische Außenminister habe angeblich die deutsche Delegation davon in Kenntnis gesetzt, daß Schweden sich mit dem Gedanken trägt, auf seinen Ratssitz freiwillig zu verzichten und damit einen der vorhandenen sechs nichtständigen Ratssitze für eine andere Macht, nämlich Polen, freizumachen.

Zur Begründung für diese überraschende Wendung soll von schwedischer Seite angeführt werden, es ste bereits vier Jahre im Rat, obwohl eine dreijährige Abwechslung für die nichtständigen Sitze vorgesehen gewesen sei. Jetzt sehe Schweden den Völkerbund als gefährdet an und wolle als entscheidender Anhänger des Völkerbundgedankens freiwillig zurücktreten und einem anderen den Platz einräumen, um diese Gefahr zu beschwören. Aus Stockholm wird berichtet, daß die Mitglieder des Auswärtigen Ausschusses zu einer Sitzung einberufen worden sind.

Weitere Beratungen.

Am Montag gegen 2 Uhr ging die nichtöffentliche Sitzung der Ratsmitglieder in Genf zu Ende. Irgend etwas Bestimmtes wurde aus der Sitzung nicht bekannt, jedoch sollte um 1/2 5 Uhr öffentlich über die Frage verhandelt werden und daran anschließend wieder eine vertrauliche Beratung stattfinden.

Für Mittwoch soll dann die Vollversammlung des Völkerbundes geplant sein, wahrscheinlich mit der Voraussetzung, daß dann eine Einigung erfolgt sei.

Die deutsche Auffassung

wird nach halbamtlichen Informationen in den Kreisen der deutschen Delegation wie folgt geäußert:

Es hat sich eine gewisse Änderung der Gesamtlage ergeben durch die neue Anregung seitens Schwedens. Hierbei handelt es sich allerdings nicht um eine Aufgabe des streng eingehaltenen Grundprinzips, daß eine Vergrößerung des Rates nicht stattfinden dürfe, vielmehr soll der Gedanke einer eventuellen Zurverfügungstellung des schwedischen Ratssitzes gerade dazu dienen, den schwedischen Standpunkt unbedingt aufrechtzuerhalten. Man geht dabei ferner aus von dem unbedingten Wunsch, im Interesse des Völkerbundes alles zu tun und jedes auch nur denkbare Opfer zu bringen. Daß hierbei natürlich weitgehende Entschließungen von den einzelnen Delegationen zu fassen wären, liegt auf der Hand. Aber dies steht auch die Stellungnahme der Völkerbundversammlung zur eventuellen Realisierbarkeit durchaus noch nicht fest. Gegenüber allen damit zusammenhängenden Kombinationen ist dabei Zurückhaltung geboten, obgleich nicht zu leugnen ist, daß auf diesem Wege möglicherweise eine Lösung

Eröffnung der Arbeitszeitkonferenz.

Erklärungen des deutschen Arbeitsministers Brauns.

Die Europäische Arbeitszeitkonferenz wurde in London mit einer Rede des britischen Ministerpräsidenten Baldwin eröffnet. Der Minister betonte die Wirtschaftssolidarität der Völker, indem er darlegte, daß kein Volk auf Kosten eines anderen zur Wohlhabung gelangen könne. Nur die gemeinsame Wohlfahrt aller Völker schaffe die Grundlage für eine gedeihliche Entwicklung der Zivilisation. Nachdem dann der französische Delegierte erklärt hatte, daß alle Völker voll Ungebuld auf die Erfüllung des Achtstundentagsversprechens des Friedensvertrages warteten, nahm das Wort der deutsche

Reichsarbeitsminister Brauns.

Er führte aus, daß Deutschland die internationale Zusammenarbeit in den Sicherheitsverträgen und im Völkerbund gesucht habe. Die schwierige politische Zusammenarbeit, die hauptsächlich in Genf zustande kommen werde, müsse ergänzt werden durch eine europäische Gemeinschaftsarbeit in Wirtschaft, Sozialpolitik und Kultur. Der belgische Delegierte schloß sich dem deutschen Arbeitsminister, der in deutscher Sprache gesprochen hatte, in der Betonung der Notwendigkeit wirtschaftlicher und kultureller Zusammenarbeit an.

gefunden werden könne, die dem schwedischen Standpunkt der unbedingten Erhaltung des Rates in seinem heutigen Umfang gerecht würde.

Das schwedische Nachgeben

Genf, 15. März. Wie in der zehnten Abendstunde hier verlautet, wird Schweden seinen Ratssitz zur Verfügung stellen.

Schweden und die Tschechoslowakei?

Genf, 15. März. Die Lage in den letzten Stunden verstärkt die bisherigen Vermutungen, daß außer Schweden die Tschechoslowakei aus dem Rat ausscheiden werde. Es besteht die Absicht, dann an Stelle Schwedens einen anderen nordischen Staat oder Holland und an Stelle der Tschechoslowakei Polen in den Rat zu bringen. Die Tschechoslowakei soll in der heutigen Nachmittagsbesprechung schon zu ihrem Rücktritt von der Kleinen Entente autorisiert worden sein.

Klage der Nemeländer in Genf.

Eine Delegation des Nemeler Landtages ist in Genf eingetroffen, um gegen die Behandlung der Nemeler durch die litauische Regierung Klage beim Völkerbund zu führen. Die Nemeler haben dem Generalsekretär des Völkerbundes eine Beschwerdeschrift überreicht. Diese spricht die Erwartung aus, daß der Völkerbundrat mit seinem Gefühl für Recht und Billigkeit sicher dafür Verständnis haben werde, daß nur die loyale Durchführung des Nemeler Status eine Befriedigung beider Parteien des Gesamtstaates Litauen und des autonomen Nemelgebietes herbeiführen kann. Die Denkschrift erwähnt im einzelnen eingehend die Übergriffe der litauischen Behörden.

Litauen gegen Polen.

Die litauische Delegation in Genf hat an den Vorkonventen des Völkerbundes ein Schreiben gerichtet, daß sie einem polnischen Ratssitz scharf widerspreche, weil Polen seinen völkerrechtlichen Verpflichtungen nicht nachgekommen sei, insbesondere Wilna nicht geräumt habe. Die litauische Delegation will dieses Schreiben durch eine Erklärung in der Völkerbundversammlung ergänzen.

Rußland denkt an europäische Neugruppierung.

Wie aus Riga gemeldet wird, hat die Nachricht von der Lage in Genf in Moskauer Regierungskreisen unvorhergesehene Genugtuung hervorgerufen. Ein amtlicher Überblick über die Lage sagt, daß die Krise in Genf die Nachkriegsordnung der internationalen Beziehungen ausserordentlich drohe. Das amtliche Regierungsorgan erklärt, daß es nicht nur eine Frage der ständigen Sitze oder der Erweiterung des Völkerbundes sei, sondern daß das ganze System des Versailler Friedens auf dem Spiele stehe. Die Sowjetpresse weist darauf hin, daß Genf das Festen der Stabilität im kapitalistischen Europa zeige. Die Sowjetpolitiker erklären, daß die Vorgänge in Genf den Weg zu einer europäischen Neugruppierung bahnen würden.

2 1/2 Monate Gefängnis für die Gräfin Bothmer.

Berlin, 15. März. Nach mehrstündiger Beratung wurde heute abend das Urteil im zweiten Prozeß gegen die Gräfin Bothmer gefällt. Die Angeklagte wurde wegen Urkundenfälschung und Betrug zu 2 1/2 Monaten Gefängnis verurteilt.

Reichsbahn und Steuerzuschüsse.

Erste Entscheidung des Reichsbahngerichts

Am 13. März ist in Leipzig zum erstenmal das Reichsbahngericht in Tätigkeit getreten. Es handelte sich um die Frage, ob die durch die §§ 8 bis 10 des Reichsgesetzes über die gegenseitigen Besteuerungsrechte des Reichs, der Länder und der Gemeinden der Reichsbahngesellschaft auferlegte Zahlung von gewissen Zuschüssen zu den Kosten der Gemeindeverwaltung zu Recht bestünde oder ob diese Belastung dem § 14 des Reichsbahngesetzes widerspreche, nach dem die Reichsbahngesellschaft von jeder neuen direkten Steuer des Reichs, der Länder und der Gemeinden befreit ist. Nach eingehender mündlicher Verhandlung hat das Gericht dahin entschieden, daß die §§ 8 bis 10 des Reichsgesetzes über die gegenseitigen Besteuerungsrechte des Reichs, der Länder und der Gemeinden vom 10. August 1925 dem § 14 des Reichsbahngesetzes widerspreche.

Abg. Kube an den Femeauschuß.

Er leistet der Vorladung keine Folge. An den Femeauschuß des Preussischen Landtages, der seine öffentlichen Verhandlungen fortsetzte, hat der völkische Reichstagsabgeordnete Kube ein Schreiben gerichtet, in dem er erklärt, daß er der an ihn erlassenen Vorladung zur Berne