

Volksstimme

Sozialdemokratisches Organ für den Regierungsbezirk Magdeburg.

Die „Volksstimme“ erscheint täglich abends (mit Ausnahme der Sonn- und Festtage) mit dem Datum des folgenden Tages. — Verantwortlicher Redakteur: Ernst Wittmann, Magdeburg. — Verantwortlich für den Druck: Willi Plunio, Magdeburg. — Druck und Verlag von W. Franke & Co., Magdeburg, Große Mühlstraße 3. — Fernsprechnummer: Für Inserate 1567, für die Redaktion 1794, für den Verlag und die Druckerei 961. — Zeitungspostamt Nr. 416.

Bezugpreis: Vierteljährlich einschl. Zustellung 2,25 Mk., monatlich 80 Pf. Beim Abholen von der Expedition und bei Ausgabestellen vierteljährlich 2 Mk., monatlich 70 Pf. Bei den Postämtern 2,25 Mk. ohne Bestellgeld. Einzelne Nummern 10 Pf. — Inseritionspreis: die 7spaltige Kopfzeile 20 Pf., Interzeile von auswärts 30 Pf., im Restamt 10 Pf. Wochenspenden: Nr. 5254 Berlin. — Gewagter Rabatt kann verweigert werden, wenn nicht binnen 4 Wochen nach Empfang der Rechnung Zahlung erfolgt.

Nr. 34.

Magdeburg, Sonnabend den 10. Februar 1917.

28. Jahrgang.

Ein Weg zur Einheit.

Es ist längst ein öffentliches Geheimnis, daß im Schoße des Reichsfinanzamts ein Projekt zur Besteuerung der Eisenbahnen schlummert. Die prinzipiellen Anhänger der Verkehrsbesteuerung haben schon oft auf die Eisenbahnen als eine ergiebige Steuerquelle fürs Reich hingewiesen, so namentlich die neue Erzellenz Frhr. Oktavio v. Zedlitz. Auch die einzelstaatlichen Eisenbahnminister rechnen mit einer Eisenbahnsteuer zugunsten des Reiches als mit einer Selbstverständlichkeit. Der preussische Eisenbahnminister von Breitenbach wies schon bei der vorjährigen Etatsberatung den Gedanken, durch Vereinfachung und Vereinfachung des deutschen Eisenbahnwesens große Erträge für die Reichskasse zu gewinnen, ab mit der Erklärung, die Mittel, die das Reich aus dem Eisenbahnerwerb zu gewinnen hoffe, müßten auf dem Wege der Verkehrsbesteuerung beschafft werden. Am letzten Donnerstag hat der preussische Minister in der Sitzung des verstärkten Staatshaushaltsausschusses des Abgeordnetenhauses erklärt, daß nach dem Kriege die Frage einer allgemeinen Erhöhung der Tarife für den Güter- und Personenverkehr von ungewöhnlicher Bedeutung sei. Die Steigerung der personellen und sachlichen Kosten mache eine Erhöhung unerblicklich. Der Minister wies u. a. ferner darauf hin, daß eine

Reichsverkehrssteuer unter allen Umständen kommen werde. Der Zeitpunkt der Einführung würde abhängen von der Belastung des Reiches. Es sei aber erwünscht, daß diese Steuer vor der Tarifierhöhung der einzelnen Staatsbahnen eingeführt werde.

Wir dürfen uns also auf eine spätestens kurz nach Friedensschluß erscheinende Gesetzesvorlage zur Besteuerung der Eisenbahnen gefaßt machen. Die Anhänger dieses Gedankens mögen aber nicht glauben, daß eine solche Vorlage so im Handumdrehen Gesetz werden könne. So einfach wie bei der Vorlage betr. Erhebung einer Reichsabgabe zu den Post- und Telegraphengebühren wird die Sache nicht gehen. Denn abgesehen von den schwerwiegenden prinzipiellen Gesichtspunkten, die — zumal in der Zeit der Wiederaufnahme der Friedenswirtschaft — bei einer Eisenbahnsteuer in noch viel höherem Grade Beachtung verdienen wie beim Postzuschlag, wird naturnotwendig mit dem Plan einer Reichseisenbahnsteuer die große Frage aufs neue aufgestellt, ob die Leitung des Eisenbahnwesens in die Hände der Einzelstaaten gehört oder ob sie nicht weit vorteilhafter denen des Reiches anvertraut wird.

Die Erörterung dieser Frage hat seit 1876, als Bismarck mit seinem Plane der Ueberführung der Bahnen in den Besitz des Reiches auf den Widerstand der süddeutschen Staaten stieß, nie geruht. Heute wird aber der Hauptwiderstand nicht von den Südstaaten, sondern von Preußen geleistet, das in den vergangenen Friedensjahren seine ganze Staatswirtschaft in einer bedeutlichen Weise auf die reichen Erträge seiner Eisenbahnen aufgebaut hat. Diese Stellungnahme Preußens hält jedoch einen alten preussischen Sachmann, den früheren Ministerialdirektor Doktor S. Kirchhoff, der schon zu Bismarcks Zeiten eine anerkannte Kraft der preussischen Eisenbahnverwaltung war, nicht ab, mit wachsendem Eifer die Ueberführung der Eisenbahnen in die Verwaltung des Reiches, von der er sich große wirtschaftliche und finanzielle Vorteile verspricht, zu befürworten. Kirchhoff hat in den letzten Jahren vier Schriften herausgegeben, von denen die beiden ersten eine

föderative Eisenbahngemeinschaft forderten, während die beiden letzten, gestützt auf die Erfahrungen im Weltkrieg, den Gedanken entwickelten, das Besitzrecht an den Eisenbahnen in den Händen der acht Staat-

ten mit Eisenbahnbetrieb zu belassen, den Betrieb aber dem Reich zu übertragen.

Auch Kirchhoff will die Eisenbahnen der Reichskasse nutzbar machen, aber nicht durch eine Eisenbahnsteuer, sondern durch tiefgreifende Vereinfachung und wirtschaftlichere Verwaltung der Eisenbahnen, die nur mit Hilfe einer einheitlichen Verwaltung möglich ist. Schon in seiner vorletzten Schrift, die vor Jahresfrist erschien, erblickte er in einer Erhöhung der Personen- und Gütertarife um viele Hunderte Millionen „einen schweren Druck auf den einer Förderung so dringend benötigten Verkehr selbst und das auf ihn in allen seinen Teilen angewiesene Wirtschaftsleben. . . Das hieße doch, den Knoten der Geldbeschaffung für das Reich einfach zu durchhauen, statt ihn sorgfältig zu lösen.“

Diese Schrift Kirchhoffs hat bei den vorjährigen Etatsberatungen im Preussischen Landtag viel Widerspruch, besonders bei den Ministern der Finanzen und der Eisenbahnen gefunden. In einer jenseits bei Greiner u. Pfeiffer in Stuttgart erschienenen neuen Broschüre „Die Reichsbahn“ gibt Kirchhoff nun seinen Widerstandern eine sehr gefällige, in einzelnen sehr sachverständig begründete Antwort. Er weist den preussischen Finanzminister nach, daß seine schon in Friedenszeiten

sehr aufschbare Thesaurierungspolitik

ihn jetzt im Krieg in die größten finanzpolitischen Schwierigkeiten bringt, und zeigt zugleich, wie bei der Uebertragung der Eisenbahnverwaltung aufs Reich die Rechte und Interessen der Einzelstaaten gewahrt, der Verkehr und das Wirtschaftsleben gehoben und der Reichskasse ohne einen Wenig Tarifierhöhung sehr bedeutende Einnahmen zugeführt werden können. Das erfordert allerdings die Preisgabe des Kantönlichstandrechts. Wie Kirchhoff sich die Reichsbahn denkt, das legt er wie folgt dar:

Die Eisenbahnen betreibenden Bundesstaaten brächten ihren Eisenbahnbesitz in eine als „Reichseisenbahn“ zu bezeichnende Gründung ein. Diese Reichsbahn würde vom Reich für Rechnung der beteiligten Staaten verwaltet. Das Reich erhielte dafür eine Entschädigung. In die Zentralverwaltung entstünden die Eisenbahnen betreibenden Staaten ihre besten finanz-, verkehrs-, betriebs- und bautechnischen Kräfte. Die Eisenbahndirektionen und ihnen unterstellten Lokalinstanzen blieben Landesbehörden. Bei der Reichsbahn würden die Grundsätze der kaufmännischen Abschreibung und Finanzgebarung eingeführt, leistungsfähige Erneuerungs- und Reservefonds, vor allem ein kräftiger Ausgleichsfonds, der nicht wieder (wie in Preußen) zur Unzeit durch Quanspruchnahme für Bau- und andre Zwecke ausgeplündert wird, würde gebildet. Alle großen Beschaffungen an Eisenbahnfahrzeugen, Schienen und Kohlen würden von einer Stelle aus, in der alle Staaten vertreten sind, einheitlich gechehen. Auch die Geldmittelbeschaffung, das Betriebskapital, wie überhaupt der gesamte Geldverkehr würde einheitlich zu gestalten sein.

Die Einwände, die im Preussischen und ebenso im Bayerischen Landtag gegen seinen Vorschlag erhoben worden sind, bezeichnet Kirchhoff als „Rückstände aus hinter uns liegender Zeit. Sie können nicht umlernen,

möllen nicht umlernen,

sondern unbedingt behalten, was sie haben“. Gerade dann, wenn man mit Herrn von Breitenbach eine große dauernde Belastung durch steigende Betriebsausgaben in Rechnung stelle, dürfe man den künftigen Schwierigkeiten nicht mit Steuerjahren begegnen, sondern müsse operativ unter gleich-

zeitiger Hebung der Kräfte des ganzen Wirtschaftslebens vorgehen:

Wer jetzt noch mit Kleinlichen Bedenken unitarischen, partikularistischen, hoheitsrechtlichen Inhalts dagegen kämpft, verjüngt sich an der Heilung des gesamten Wirtschaftslebens. Aus der Schaffung eines deutschen Eisenbahngroßbetriebes werde „ein Wirtschaftseffekt entstehen, der dem sonst jähmal werdenden übrigen Staatshausalt zugute kommt und darüber hinaus für das ebenfalls subventionsbedürftige Reich ohne Einführung einer Reichsverkehrssteuer und ohne Erhöhung der Eisenbahntarife neue, erhebliche Revenuen abwirft“.

Die grundlegendste betriebstechnische Reform, die Kirchhoff von der Reichsbahn erwartet, ist die Durchführung des Zweiklassenwesens. Abgesehen von den Luagnzügen, die er bei ausreichenden Sondertarifen nicht ganz verwirft, will er nur die zweite und die dritte Wagenklasse geführt wissen, die dritte aber zu dem heute für die vierte geltenden Tarif. Ueber die Wirkung dieser Vereinfachung äußert sich Kirchhoff so:

Man denke an den Niejenfuhrpark, der durch Beseitigung der beiden Klassen (der ersten und vierten) mit einem Schläge frei wird und dann die dringend erschie Schöpfstelle abgibt, um Lokomotiven und Wagen mit dem dazugehörigen Personal in ungemessener Zahl an den Bedarfsstellen in den Verkehrscentren müßig zu verwenden. Bei einem Heere von Zügen werden dann die Trains auf die Hälfte reduziert, bei allen wird etwas frei, die Wagenausnutzung wird ohne Anhebung und Erdrückung eine ganz andre, rationellere werden. Zum erstenmal werden die Bahnhofsanlagen überall ausreichen, zum erstenmal die Fahrpläne prompt eingehalten werden können. Auch die Unbequemlichkeiten, die jetzt weite Reisen in der vierten Klasse zurücklegen müssen, können dann für den Fahrpreis der vierten Klasse in der dritten Klasse menschenwürdiger fahren.

Dem Einnahmeausfall, der mit der Einführung des Preises der vierten für die dritte Klasse verbunden wäre, stünde eine weit höher anzuschlagende

riesige Betriebsersparnis

gegenüber. Dazu kämen eine Fülle von Vereinfachungen in der Verwaltung und gegenständlicher Verrechnung. Wenn man zu diesen Ersparnissen noch die Vorteile rechnet, die sich aus der Abwehr einer Reichsverkehrssteuer ergeben, so dürfte man „unbedenklich mit einer Aufbesserung der disponibeln Jahreserträge der deutschen Bahnen von mehr als einer Milliarde rechnen“ und „das Reich hätte keinen Anlaß mehr, das Eisenbahnwesen mit einer schweren Verkehrssteuer zu belasten“.

Die Forderungen Kirchhoffs, daß seine Vorschläge von einer Sachverständigenkommission gründlich geprüft werden, ist nur billig. „Das deutsche Volk, das sein Höchstes für das Vaterland hingegeben hat, demüßigt vor der vom Eisenbahnminister angekündigten Eventualität einer Reichsverkehrssteuer steht, hat“ — dagegen kann es kaum einen Widerspruch geben — „ein Recht darauf, vorweg zu erfahren, was auf dem vom Verfasser vorgeschlagenen Weg an Entlastung vom Steuerdruck und an erhöhter Leistungsfähigkeit des deutschen Eisenbahnwesens wirklich zu erreichen ist.“

Und auch nach der Richtung wäre die Reichsbahn ein Gewinn: die bei der Reichsgründung geschaffene politische Einheit würde endlich durch die wirtschaftliche Einheit ergänzt. W. Reil.

Religionszwang.

Die Frage des Religionsunterrichts der Dissidentenkinder hat in den letzten Wochen in den Verhandlungen der verstärkten Unterrichtscommission des Preussischen Abgeordnetenhauses eine große Rolle gespielt. Anlaß dazu gab ein nationalliberaler Antrag, der die Befreiung der Dissidentenkinder vom Religions-

unterricht fordert, ein Antrag, mit dem sich das Haus vor dem Kriege schon wiederholt beschäftigt hat, ohne daß es zu einem Abschluß gekommen wäre.

Nach der heute geltenden Praxis der preussischen Regierung ist der Religionsunterricht der Dissidentenkinder ein Akt der durch Artikel 12 der Verfassung gewährten Re-

ligionsfreiheit. Soweit er aber den Kindern den planmäßigen Religionsunterricht ersetzen soll, fällt er unter die Vorschriften über den genehmigungspflichtigen Privatunterricht. Die Kinder der Dissidenten sind auf Grund der Erlasse vom 16. Januar 1892 und vom 6. Januar 1893 verpflichtet, an dem obligatorischen schulpflichtigen Reli-

Magdeburger Angelegenheiten.

Magdeburg, 9. Februar 1917.

Von der Kriegsküche.

Der Magistrat schreibt uns:

Mit Rücksicht auf die Zustände auf dem Lebensmittelmarkt haben wir damit zu rechnen, daß die Knappheit in den Frühjahrsmonaten noch zunimmt, und wir müssen insbesondere uns vorzusehen, daß die Kriegsküchenversorgung in den Frühjahrsmonaten in noch größerem Umfang als bisher in Anspruch genommen werden kann.

Infolgedessen erscheinen weitere Maßnahmen unerlässlich, um die Lebensmittelversorgung in der jetzigen Zeit, in der wir noch über Kartoffeln und Kohlrüben — wenn auch in noch so beschränkter Umfang — verfügen, auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Die Beschränkungen bewegen sich in zwei Richtungen:

1. Soll eine strenge Kontrolle darüber geführt werden, daß keine Haushaltung mehr Portionen erhält, als ihr zusteht, und 2. wird entsprechend dem Ministerialerlass eine teilweise Abnahme der Lebensmittelmarken in Aussicht genommen.

Die zu 1. erwähnte Kontrolle soll dadurch erzielt werden, daß von Montag den 12. Februar an eine besondere Ausweiskarte eingeführt wird, und sämtliche einer Haushaltung zugehörigen Wochenkarten nur bei der für die Wohnung zuständigen Ausgabeestelle in Empfang genommen werden können.

Die zu 2. erwähnte Kontrolle soll dadurch erzielt werden, daß von Montag den 12. Februar an eine besondere Ausweiskarte eingeführt wird, und sämtliche einer Haushaltung zugehörigen Wochenkarten nur bei der für die Wohnung zuständigen Ausgabeestelle in Empfang genommen werden können.

Der Magistrat schreibt uns: Mit Rücksicht auf die Zustände auf dem Lebensmittelmarkt haben wir damit zu rechnen, daß die Knappheit in den Frühjahrsmonaten noch zunimmt, und wir müssen insbesondere uns vorzusehen, daß die Kriegsküchenversorgung in den Frühjahrsmonaten in noch größerem Umfang als bisher in Anspruch genommen werden können.

Infolgedessen erscheinen weitere Maßnahmen unerlässlich, um die Lebensmittelversorgung in der jetzigen Zeit, in der wir noch über Kartoffeln und Kohlrüben — wenn auch in noch so beschränkter Umfang — verfügen, auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Die Beschränkungen bewegen sich in zwei Richtungen:

1. Soll eine strenge Kontrolle darüber geführt werden, daß keine Haushaltung mehr Portionen erhält, als ihr zusteht, und 2. wird entsprechend dem Ministerialerlass eine teilweise Abnahme der Lebensmittelmarken in Aussicht genommen.

Die zu 1. erwähnte Kontrolle soll dadurch erzielt werden, daß von Montag den 12. Februar an eine besondere Ausweiskarte eingeführt wird, und sämtliche einer Haushaltung zugehörigen Wochenkarten nur bei der für die Wohnung zuständigen Ausgabeestelle in Empfang genommen werden können.

Die zu 2. erwähnte Kontrolle soll dadurch erzielt werden, daß von Montag den 12. Februar an eine besondere Ausweiskarte eingeführt wird, und sämtliche einer Haushaltung zugehörigen Wochenkarten nur bei der für die Wohnung zuständigen Ausgabeestelle in Empfang genommen werden können.

Vorläufig keine Schließung der Theater. Der Magistrat schreibt: Der Magistrat hat selbstverständlich auch schon seit geraumer Zeit erwogen, ob nicht die Volksschulen, Kinos und Theater zu schließen seien, um dort vorhandenes Heizmaterial der Bevölkerung zugunsten zu verwenden. Er hat davon bisher abgesehen, weil es sich bei uns um ganz geringe Bestände handelt, die zum Teil ihrer Art nach für die Verwendung zur Heizung von Wohnräumen ungeeignet sind.

Sonntag, 11. Februar 1917 beginnt die monatliche Hausammlung.

Sammlung der Küchenabfälle. Von den Abholern der Küchenabfälle wird in letzter Zeit darüber geklagt, so schreibt der Magistrat, daß die polizeilich vorgeschriebene Sammlung der Küchenabfälle in Haushaltungen merklich nachgelassen hat.

Die Kriegsküchen haben für die nächste Woche vom 12. bis 17. Februar 1917 zusammen 39618 Liter. Die Küchen der Betriebe zusammen 16080 Liter. Das sind insgesamt 55698 Liter.

Steuerverteilungspreis. Die Gemeinderäte der Städte a. d. S., Verber und Magdeburg waren an einer Steuerverteilungsversammlung beteiligt, die den Direktor der Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Firma Willi Jander betraf.

Die Verteilung der Steuern und Abgaben wird durch die Kriegsküchenversorgung in der jetzigen Zeit, in der wir noch über Kartoffeln und Kohlrüben — wenn auch in noch so beschränkter Umfang — verfügen, auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Rebel und Kälte. Kommt man am Mittwoch eine etwas kalte Stürmung entgegen, die die strenge Kälte wieder aufheben und schon fast das Eis mit der Hand zerbrechen zu lassen.

Der Winter 1917/18. Der Winter des genannten Jahres hat sich in der Gegend des Magdeburger Seegebietes als ein sehr kalter Winter der jetzigen Zeitperiode geltend gemacht.

Der Winter des genannten Jahres hat sich in der Gegend des Magdeburger Seegebietes als ein sehr kalter Winter der jetzigen Zeitperiode geltend gemacht.

Weitere Einschränkungen bei der Eisenbahn. Nach einer Bekanntmachung der Eisenbahn-Direktion, die im Informativnachweise ist, wird der Fahrplan noch um einige Tage gekürzt.

Kohlenmangel und Kirche. Wie in anderen Städten, so müssen auch hier die Gottesdienste eingeschränkt werden, um an der Heizung zu sparen.

Kuhmilch unter Polizeiaufsicht. Daß die in den Großstädten so außerordentlich knappe Milch auf dem Lande doch viel reichlicher vorhanden ist, als von den Landwirten zugegeben wird, erhellt aus nachstehender Verfügung des Kreisaußschusses.

Arbeiterjugend. Infolge Kohlenmangels muß die für Sonntag geplante Zusammenkunft Georgenplatz 10 ausfallen.

Bewußtlos aufgefunden. Am Donnerstag nachmittag wurde das Dienstmädchen E. in der Küche ihrer Herrschaft in der Wilhelmstadt in bewußtlosem Zustand vorgefunden.

Vergiftung durch Holzkohlengase. Am Donnerstag nachmittag zog sich der H. Schulstraße 12 wohnende Privatmann Ernst B. beim Auftauen einer eingefrorenen Wasserleitung mit Holzkohlengas vergiftet.

Blinder Värm. Am Donnerstag abend gegen 9 1/2 Uhr rückte die Feuerwehr auf eine Feuermeldung nach Heilantstraße 24. Die Meldung erwies sich als blinder Värm.

In Haft genommener Lebensmittelbetrüger. Verhaftet wurde der Koch Jakob Kleiner, am 6. November 1878 zu Wädenswil in der Schweiz geboren, der in einer hiesigen größeren Maschinenfabrik für 2500 Mark Lebensmittel verlaufen hatte.

Gestohlen wurden am 5. d. M. aus einem Hausflur in der Klosterbergstraße ein grüner Kinderperrowagen; in der Nacht zum 7. aus einem verschloßen gewesenen Stalle, der sich in einer Gartenparzelle am Walmsbergsweg befindet.

Theater, Konzerte etc.

Stadtheater. Heute Sonnabend Anfang 7 Uhr zum erstenmal „Cajus, der Lehmann“. Sonntag nachmittag vollständige Vorbereitung zu Kamen Preisen „Jugenie auf Tauris“.

Kleine Chronik. 31 000 Lebensmittelkarten gestohlen. Anfang Dezember wurden in Frankfurt a. M. 30 000 Lebensmittelkarten, 800 Fleischkarten und 1000 Seifenkarten gestohlen.

