Auer Tageblatt

Anzeiger für das Erzgebirge

Erscheinungen nehmen die Amtsträger und für Auswärtige die Postanstalten entgegen. — Erscheint werktäglich. Fernsprech-Anschluß Nr. 53.

Anzeigenpreise: Die 7mal gespaltene Millimeterzeile für Anzeigen aus Aue und Umgegend 30 Pfennige, auswärtige Anzeigen 35 Pfennige, Reklamezeile 90 Pfennige, auswärtige Reklamen 1 Reichsmark, amtliche Zeile 45 Pfennige.

Telegramme: Tageblatt Auerzgebirge — Enthaltend die amtlichen Bekanntmachungen des Rates der Stadt und des Amtsgerichts Aue. — Postscheck-Konto: Amt Leipzig Nr. 1908

Nr. 192 — Freitag, den 17. August 1928 — 23. Jahrgang

Stolze deutsche Schiffe

Der Stapellauf der „Europa"

Als erster der beiden für den Norddeutschen Lloyd erbauten, etwa 46 000 Tonnen großen Vierschraubenschnelldampfer ist Mittwoch nachm. 5 Uhr 20 die „Europa" auf der festlich geschmückten Werft von Blohm u. Voß glücklich vom Stapel gelaufen, während das Schwesterschiff „Bremen" Donnerstag auf der Werft der Deschimag in Bremen zu Wasser gelassen werden soll. Dem Stapellauf der beiden Riesendampfer ist besondere Bedeutung beizumessen, weil er einen bemerkenswerten Abschnitt des Wiederaufbaues der deutschen Handelsflotte darstellt, die damit nach der für nächstes Frühjahr zu erwartenden Indienststellung über die größten Dampfer verfügen wird, die in der Nachkriegszeit gebaut wurden.

Dem wichtigen Ereignis entsprach der heutige Rahmen, unter dem sich der Stapellauf vollzog. Auf den großen Tribünen zu beiden Seiten der Helling hatten sich zahlreiche geladene Gäste eingefunden. Die Uferböschungen, Pontons, ferner Hafendampfer und Barkassen waren von Tausenden von Menschen besetzt, die Zeugen des interessanten Schauspiels sein wollten.

Um 5 Uhr 10 Minuten ergriff der amerikanische Botschafter Dr. Schurmann das Wort. Er sagte u. a. folgendes:

„Dies ist ein denkwürdiger Tag in der Geschichte des Norddeutschen Lloyd. Der Stapellauf von zwei großen modernen Dampfschiffen innerhalb 24 Stunden wird, wie ich voraussagen möchte, wahrscheinlich von künftigen Geschichtsschreibern als Kennzeichen angesehen werden für die Wiedererlangung des hohen Ranges unter den nordatlantischen Reedereien, welchen diese Gesellschaft in der Vorkriegszeit jahrelang innehatte. Im Jahre 1857 als eine Bremer Reederei zur Herstellung einer regelmäßigen Verbindung mit den Vereinigten Staaten und mit einem Kapital von nur vier Millionen Goldtthaler gegründet, dehnte sie ihre Schiffahrtslinien in den darauf folgenden Jahrzehnten auf alle Kontinente der Erdkugel aus und wurde eine der größten finanziellen Unternehmungen Deutschlands.

Diese erstaunliche Glanzleistung wurde durch deutsche Gründlichkeit und Ausdauer, deutsche wissenschaftliche und technische Vorbereitung und deutsche Fähigkeit zur Organisation und Kooperation möglich.

Heute steht der Norddeutsche Lloyd an der Schwelle einer neuen Epoche. Dieses Schiff ist, wie wir in Amerika sagen, „das letzte Wort" im Schiffbau.

Der Zeitpunkt für den Stapellauf ist gekommen.

Meine Damen und Herren! Kraft der mir vom Norddeutschen Lloyd übertragenen Machtvollkommenheit gebe ich jetzt diesem Schiff den Namen „Europa". Ich füge den warmen Wunsch hinzu, daß es stets vom Glück begleitet sein, und auf lange Jahre hinaus dazu beitragen möge, unsere beiden Völker enger zu vereinen durch einen für beide Teile vorteilhaften Handel, durch gegenseitiges Verständnis und Brüderschaft. Ich bitte die Tochter des Herrn Direktors Gläßel, Fräulein Ines, die Feier zu vollenden."

Nachdem Fräulein Ines Gläßel die Taufe mit den besten Wünschen für allzeit glückliche Fahrt vollzogen und nach altem Brauch eine Flasche deutschen Sekt am Bug des Schiffes hatte zerschellen lassen, begann der Stapellauf. Die Haltevorrichtung und die Sperrklöpfel wurden gelöst, und das von seinen Fesseln befreite Schiff glitt erst langsam, dann immer schneller ruhig und sicher um 5,20 Uhr in sein Element. Brausende Hochrufe und Tücherschwenken und das Heulen der Sirenen der zahlreichen Dampfer begleitete es auf seinem Wege. Von mehreren über dem Werftgelände kreisenden Flugzeugen wurden Blumengrüße abgeworfen.

Empfang nach dem Stapellauf.

Nach dem Stapellauf fand in der unteren Halle des Verwaltungsgebäudes von Blohm u. Voß ein Empfang statt, bei dem der Seniorchef der Firma Blohm u. Voß, Dr. Hermann Blohm, den amerikanischen Botschafter, die Herren vom Norddeutschen Lloyd sowie die übrigen Anwesenden herzlich willkommen hieß.

Darauf begrüßte der Präsident des Norddeutschen Lloyd, Dr. Heinecken, den amerikanischen Botschafter Dr. Schurman mit einer Ansprache. Er wies darauf hin, daß schon einmal ein amerikanischer Botschafter einen Lloyddampfer getauft habe und gab der Hoffnung Ausdruck, daß wie jener Dampfer auch die „Europa" immer zahlreicher Amerikaner zu uns herüberbringen und mehr und mehr Deutschen Gelegenheit geben werde, nach drüben zu fahren, um persönliche Gedanken mit Amerikanern auszutauschen.

Daran schloß sich die Erwiderung des Botschafter Dr. Schurman: „Natürlich werden die neuen Schiffe am geschäftlichen Wettbewerb teilnehmen, aber gerade deshalb müssen sie Werkzeuge der gegenseitigen Verständigung und des gegenseitigen Einvernehmens und Boten des Wohlwollens und der Freundschaft zwischen unseren Völkern sein. Ich stimme ganz mit Ihnen, Herr Präsident überein, daß das wirksamste Mittel, um die Möglichkeit von Mißverständnissen zwischen Nationen zu verhüten und sie natürlichen und freundschaftlichen Beziehungen untereinander zuzuführen, in der Vermehrung der persönlichen Bekanntschaften und in dem freien Austausch der Ideen und Anschauungen zwischen den einzelnen Individuen besteht.

Um 7,45 Uhr begaben sich die Gäste des Norddeutschen Lloyd zur Teilnahme am heutigen Stapellauf der „Bremen" mit Sonderzug nach Bremen.

Zwei Riesen des Ozeans

Die „Europa" und „Bremen".

Der Stapellauf eines Schiffes ist für eine Reederei immer ein wichtiger Festtag. Der Norddeutsche Lloyd konnte insofern sogar einen doppelten Festtag begehen, als in Hamburg die „Europa" gestern zu Wasser ging und in Bremen die „Bremen" ihr Schwesterschiff, das den Namen seines Heimathafens trägt, heute von Stapel gelassen wurde. Beide Schnelldampfer haben einen Raumgehalt von 46 000 Bruttoregistertonnen und übertreffen damit das bisher größte Schiff der deutschen Handelsflotte, den „Columbus", noch um 14 000 Bruttoregistertonnen.

Für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte sind der 15. und 16. August 1928 von nicht geringer Bedeutung, da an ihnen ein wesentlicher Schritt getan ist, um Deutschland seine alte Geltung zur See wieder zu erobern. Die deutsche Schiffahrt kann im internationalen Wettbewerb nur dann bestehen, wenn die in Dienst gestellten Schiffe allen Anforderungen des modernen Verkehrs entsprechen. Die deutschen Reedereien hatten es sich daher vornehmen müssen, trotz aller Ungunst der Zeitverhältnisse, wieder Ozeanriesen zu bauen, als die deutsche Handelsflotte auf einen kümmerlichen Rest zusammengeschmolzen war.

Die beiden neuen Schiffe, die im Frühjahr 1929 vollendet sein werden und dann ihren Dienst auf der nord-transatlantischen Route aufnehmen, werden etwa 3000 Passagiere aufnehmen können. Man rechnet damit, daß die Ueberfahrt von Bremen nach Neuyork in längstens sechs Tagen bewältigt werden kann, und man hofft, die kürzeste Fahrzeit auf diese Route unter allen konkurrierenden Gesellschaften wieder für die Farben einer deutschen Reederei gewinnen zu können.

Von dem gigantischen Ausmaß der Maschinen und Kräfte, die diesem stählernen Riesen inne wohnen, kann man sich nur eine ungefähre Vorstellung machen, wenn man hört, daß jede von den vier Schrauben, die jedes Schiff zum Antrieb erhält, in einem einzigen Stück aus Bronze gegossen ist und 17 Tonnen (340 Zentner) wiegt. Doch die Steigerung der Geschwindigkeit machte auch eine erhöhte Sorgfalt für die Sicherheitseinrichtungen der Schiffe notwendig und so ist es nur selbstverständlich, daß sie mit Doppelböden und Schotten versehen sind, die es auch bei einer Verletzung der Außenhaut nach menschlicher Voraussicht unmöglich machen, daß Wassermassen eindringen, die das Schiff ernsthaft gefährden können.

Doch die Schnelligkeit und Sicherheit eines Schiffes ist allein im Wettbewerb mit den anderen Reedereien nicht ausschlaggebend, sondern sie ist eigentlich nur eine selbstverständliche Voraussetzung. Der besondere Anreiz für den Reisenden gerade dieses und kein anderes Schiff auf einer bestimmten Route zu benutzen, ist ja nicht bloß davon und von dem Fahrplan abhängig, sondern in sehr starkem Maße von der Bequemlichkeit, die ihm auf der Reise geboten wird. So sind auch die beiden neuen Lloyddampfer in altgewohnter Weise auf das komfortabelste ausgestattet und bieten darüber hinaus noch einige Neuerungen, die sicherlich Beachtung finden werden.

Für die Unterbringung der Reisenden sind die heute üblichen drei Schiffsklassen vorgesehen, von denen die dritte Klasse wieder mit gleicher Sorgfalt behandelt wurde, wie es in den letzten Jahren im Bau deutscher Passagierschiffe üblich geworden ist. Auch die beiden anderen Klassen werden auf das modernste ausgestattet, wobei namhafte Künstler mit Hand ans Werk legen werden. Besonderer Wert ist auch auf die Schaffung und Ausstattung von Gesellschaftsräumen gelegt worden, wie man überhaupt sagen kann, daß auf beiden Schiffen alles zu finden sein wird, was wir in unserem täglichen Leben gewohnt sind, so daß die Schiffe schwimmenden kleinen Städten ähneln. Theater und Kino, Musik und Spiel, alles in seinen besonderen Räumen ist vorhanden bis zur Bibliothek oder der Tanzdiele. Auch die Ladenstraße ist nicht vergessen, um den Eindruck vollständig zu machen.

Neben diesen Einrichtungen, die der Unterhaltung dienen, ist auch in mehr als ausreichendem Maße für die Körperpflege gesorgt. Riesige Sonnendecke sind zu Sportplätzen ausgestaltet, die jeder Sportart dienen können, auch Turnhallen mit den notwendigen Geräten sind vorhanden neben einem Saal mit Medico-mechanischen Apparaten und einem luxuriösen Hallenschwimmbad. Zwischen all diesen Vielfältigkeiten vermitteln bequeme Fahrstühle den Verkehr.

Doch nicht zuletzt ist auch für die Verpflegung in ausreichendem Maße Vorsorge getroffen. Hier ist eine Neuerung zum erstenmal im transatlantischen Verkehr vorgesehen. In der Regel ist ja in den Fahrpreis die volle Verpflegung mit eingeschlossen. Auf diesen beiden Schiffen „Europa" und „Bremen" werden aber auch Passagiere befördert werden, die lediglich, wie man sagen könnte, die auf sie entfallende „Frachtrate" zahlen, die tatsächlich nur ein Entgelt für die Beförderung darstellt. Die Verpflegung bleibt den Reisenden in Restaurants selbst überlassen, die für diesen Zweck besonders eingerichtet werden. So wird also ein jeder auf den neuen Schiffen das finden, was ihm behagt. Das wird wieder dem transatlantischen Verkehr und der deutschen Schiffahrt zugute kommen.

Die Besatzungszwischenfälle.

Ein deutscher Schritt in Paris.

Nach längeren Verhandlungen ist es nunmehr gelungen, den Zweibrückener Zwischenfall, bei dem es sich bekanntlich um ein französisches Auslieferungsbegehren handelte, beizulegen. Die französische Regierung verzichtet auf die weitere Verfolgung der Angelegenheit und man darf auch erwarten, daß der deutsche Polizeikommissar Bauer nunmehr in Kürze aus der Haft entlassen wird.

Hingegen hat die Hinausschiebung der Entscheidung der Botschafterkonferenz über den Bahnhofsbau in Rüsselheim der deutschen Regierung Anlaß gegeben, den deutschen Botschafter zu beauftragen, eine Aufklärung herbeizuführen, da in den Verhandlungen, die zwischen dem Botschafter in Paris und dem Generalsekretär der Botschafterkonferenz gepflogen worden waren, eine beschleunigte Regelung der Angelegenheit in positivem Sinne in Aussicht gestellt worden war. Was die Botschafterkonferenz veranlaßt hat, eine veränderte Haltung einzunehmen, ist nicht ohne weiteres erkennbar.

Was schließlich die gemeinsamen Manöver eines englischen Kavallerieregiments mit den französischen Besatzungstruppen betrifft, so besteht für Deutschland leider nicht die Möglichkeit, Schritte in dieser Angelegenheit zu unternehmen, da die rechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht gegeben sind. Doch lassen auch amerikanische Blätter keinen Zweifel daran aufkommen, daß sie derartige Manöver als grobe Taktlosigkeit betrachten und knüpfen daran die Frage, ob nicht das englisch-französische Marineabkommen Geheimklauseln enthalte, die sich auf die Landrüstungen und den militärischen Oberbefehl beziehen.

Hilferuf aus der Eifel.

Die Lasten der Rheinlandmanöver.

Die demnächst in der Eifel stattfindenden Manöver der französischen und und englischen Besatzungstruppen bringen für eine ganze Reihe von Orten außergewöhnlich starke Belastungen mit sich. So wird Prüm in der Eifel in der Zeit vom 24. August bis 10. September als Einquartierung erhalten einen Generalstab von zehn Generälen, darunter den kommandierenden französischen und einen englischen General, 100 Offiziere und 100 Unteroffiziere, 250 Mann, sowie einen Autopark. Angesichts dieser starken Belastung faßten die Stadtverordneten eine Entschließung, in der sie auf diese wochenlange starke Belastung hinweisen, die von der Bevölkerung nicht getragen werden könne, weil die Quartierentschädigung auch nicht entfernt die Unkosten decke. Auch wird auf den zu erwartenden starken Ausfall des Fremdenverkehrs hingewiesen. Die Stadtverordneten forderten, daß das Reich schnellstens eingreife.

Eine englische Stimme zur Sache.

Der Korrespondent der „Londoner Times" berichtet über den allgemeinen Aerger, den der Beschluß der Botschafterkonferenz, den Bau eines neuen Güterbahnhofes in Rüsselsheim bei Frankfurt am Main zu untersagen, in Deutschland nicht nur bei den Nationalisten, sondern auch allgemein hervorgerufen habe und sagt dann weiter: Mit solchen Dingen im Vordergrund des Interesses wie Rüsselsheim, den geplanten gemeinsamen französisch-britischen Felddienstübungen im Rheinland, den neuen Gruppen von Zwischenfällen in der französischen Zone, den zweifelhaften Aussichten einer Rheinlanderörterung in Paris und den Mutmaßungen über den Inhalt der französisch-britischen Abkommens, gewinnt man den Eindruck, daß die öffentliche Meinung in Deutschland gegenüber Deutschlands Teilhabern am Locarno-Vertrag erbitterter ist, als seit langer Zeit. Darüber hinaus richtet sich die deutsche Erbitterung eben so sehr gegen Großbritannien wie gegen Frankreich und Belgien, was ungewöhnlich ist.

Die Krise der Deutschnationalen Volkspartei.

Lambach legt Berufung ein.

Wie die Deutsche Allgemeine Zeitung mitteilt, hat der Abgeordnete Lambach sich dem Urteil des Landesverbandes Potsdam II auf Ausschluß aus der Deutschnationalen Partei nicht gefügt, sondern hat vielmehr nunmehr Berufung eingelegt.

Zugleich wird aus Detmold berichtet, daß der Ortsgruppen-Vorstand Detmold der Deutschnationalen Volkspartei den Antrag auf Ausschluß des Abgeordneten Hugenberg an den Vorstand des Landesverbandes Lippe weiter gegeben hat.

SLUB
Wir führen Wissen.