

Auer Tageblatt

Anzeiger für das Erzgebirge

Die Anzeigen nehmen die Redaktion und für Anwerter die Postanstalten entgegen. — Erscheint wöchentlich. Fernsprech-Anschluß Nr. 53.

Verleger: Die Auer-Verlagsanstalt, Auer, Postfach 10. Preis: 10 Pfennige. Anzeigenpreis: 10 Pfennige. Kioskspreis: 10 Pfennige. Einzelhefte: 10 Pfennige.

Telegramm: Auergebirge Erzgebirge. Enthaltend die amtlichen Bekanntmachungen des Rates der Stadt und des Amtsgerichts Auer. Postfach-Konto: Amt Leipzig Nr. 1000

Nr. 74

Donnerstag, den 28. März 1929

24. Jahrgang

Die Möglichkeiten zum Sparen

Von Dr. Kälz, Reichsminister a. D.

Die in diesem Jahre uns erstmalig voll treffenden Reparationszahlungen von 2½ Milliarden RM haben den Haushaltsplan des Reiches mit einem ungeheuren Fehlbetrag von rund 400 Millionen RM belastet. Das klingt zunächst sehr schlimm, in Wirklichkeit macht dieser Fehlbetrag aber nur vier Prozent des gesamten zehn Milliarden betragenden Etats aus. Wenn ein Geschäftsmann für das laufende Geschäftsjahr seine Ausgaben mit 100 000 RM annimmt, aber es fehlen ihm zur Bestreitung dieser Ausgaben noch 4000 RM, so wird ihn dies natürlich sehr ernst und nachdenklich stimmen, aber es wird ihm kein Anlaß sein zu hoffnungsloser Stimmung. Genau so liegen die Dinge beim Reich. Das Bestreben, dieses Defizit zu beseitigen, darf nicht zu unbefonnenen, überstärkten oder unwirtschaftlichen Maßnahmen führen.

Grundsätzlich abzulehnen sind Sparmaßnahmen, die lediglich formell die Ausgaben beim Reich verringern, materiell aber kein Ersparnis bedeuten, weil sie die Lasten nur verschieben, und zwar zu Lasten der Länder und Gemeinden. Natürlich müssen auch diese sparen, aber schränkt man die Reichszuschüsse an sie über Gebühr ein, so erreicht man im Endeffekt ja nichts anderes, als daß Länder und Gemeinden nur ihrerseits zur Erfüllung ihrer Lebensnotwendigkeiten die Steuern erhöhen. Genau so bedenklich ist die in Wirtschaftskreisen sehr beliebte Forderung, die bis jetzt steuerfreien Betriebe der öffentlichen Hand zur Einkommensteuer heranzuziehen. Angenommen, es würden hierdurch nominell 200 Millionen RM an Steuern erreicht, so hat das Reich an diesem Ertrag doch eben nur 25 Prozent Anteil, also nur 50 Millionen, während die übrige Summe wieder an Länder und Gemeinden fällt; nur daß sie dort aus den Wirtschaftsbetrieben herausgezogen und in den Steuerbetrieb überführt worden sind. Der Hinweis, daß doch auch die im Privatbesitz befindlichen Werke Steuern zahlen müssen, und daß es deswegen eine Bevorzugung z. B. der städtischen Werke sei, wenn sie von der Einkommensteuer frei bleiben, zeigt ein völliges Unverständnis mit der Eigenart der kommunalen Betriebe, die durchaus nicht, wie die im Privatbesitz befindlichen Unternehmen, nach den Grundätzen einer reinen Ertragswirtschaft betrieben werden können, da sie zu starken sozialen Rücksichten gezwungen sind, die ihrer Ertragswirtschaft viel engere Grenzen setzen, als den Privatbetrieben. Belastet man die kommunalen Betriebe durch Steuern, so werden diese durch erhöhte Tarife einen Ausgleich erstreben müssen, es tritt also auch wieder nur eine Verschiebung der Lasten und keine materielle Ersparnis ein.

Gänzlich zu verwerfen ist auch der Gedanke, Ausgaben auf Anleihe zu nehmen, die ihrer Natur nach zu den laufenden Ausgaben des Reiches gehören und deswegen aus laufenden Mitteln bestritten werden müssen und nicht aus Anleihen. Wer gegenteilig handelt, verstoßt gegen die primärsten Gebote einer geordneten Finanzwirtschaft.

Es muß also schon bei den Ausgaben des Reiches selbst materiell gespart werden. So lange es möglich ist, die fehlenden vier Prozent des Bedarfs durch Einsparungen zu decken, muß das selbstverständlich geschehen. Und das ist durchaus möglich. Der Haushaltsplan hat es unternommen, den ganzen Reichshaushalt auf Wirtschaftsmöglichkeiten durchzuprüfen, aber es fehlte ihm dabei doch an manchen Stellen die genauere Kenntnis der Struktur des Etats und seiner inneren Zusammenhänge. Die fehlt auch vielen Abgeordneten, wohl aber ist sie vorhanden bei den einzelnen Ministern selbst. Sie sind deswegen die Stelle, die am ehesten erkennen kann, wo sich Ersparnismöglichkeiten ergeben. Naturgemäß hat jedes Ressort zunächst das Bestreben, bei der Aufstellung des Haushaltsplanes für seine Zwecke so viel zu erreichen, als nur möglich ist, aber deswegen wird eben auch jedes Ressort selbst am besten zu erkennen vermögen, wo eingespart werden kann. Gewiß sind viele Ausgaben zwangsläufig und unberührbar, so z. B. die Gehälter, aber in jedem Ressort gibt es genügend Positionen, wo der Hauptstift angelegt werden kann. Der Reichstag sollte deswegen den sehr einfachen Weg beschreiten, den Haushaltsplan nach der Durchsprüfung zu genehmigen und den dann noch verbleibenden Fehlbetrag dadurch zu beseitigen, daß er durch Gesetz die einzelnen Ressorts verpflichtet, im Laufe des Haushaltsjahres nach eigenem Ermessen von der Gesamtsumme ihres Ressorts vier Prozent einzusparen. Dann müßte von allen Ressorts kommen, das

Brandstiftung auf der „Europa“?

Der Riesendampfer „Europa“ stand gestern um 4 Uhr nachmittags noch immer in Flammen. Erst am späten Nachmittag war das Feuer, das über 14 Stunden gewütet hat, bis auf einige geringfügige Glühnester gelöscht.

Eingehende Feststellungen durch Ingenieure der Werft und der Reederei haben gezeigt, daß die Schäden ersreulicherweise doch wesentlich geringeren Umfang haben, als ursprünglich angenommen werden mußte. Außer den Kessel- und den Maschinenanlagen und dem gesamten Hinterschiff mit allen Einrichtungen sind auch das Unterschiff und die unteren Decks fast in der ganzen Länge sowie das Vorderdeck vom Feuer verschont geblieben.

Die Kammerranlagen des Schiffes waren im Rohbau aufgestellt; von den Saloneinrichtungen, ebenso von der eigentlichen Kammereinrichtung war noch nichts an Bord. Die Kammerräume haben im Mittelschiff an den Seiten Feuer gefangen und sind mit allen schon verlegten Rohr- und Kabelleitungen zerstört. Hierdurch sind auch die Eisenkonstruktionen der Aufbauten des Schiffes in Mitleidenschaft gezogen worden.

Durch die bei der Bekämpfung des Feuers angewendeten Wassermengen hat sich der Tiefgang des Schiffes so verlagert, daß es nunmehr auf Grund liegt. Eine Weiterfahrt für das Schiff besteht nicht.

Außerlich bietet das Schiff jetzt den Anblick eines Wracks. Ein Teil des Oberdecks zwischen den beiden Schornsteinen ist in sich zusammengefallen. Die Plattengänge der Außenhaut sind durch die Blut ausgebeult, und zwar derart, daß teilweise die Verklebung gerissen ist. An vielen Stellen sind die Verklebungen des Schiffsrumpfes unter der Einwirkung der Blut auseinandergebrochen.

Mehrere Feuerwehreinheiten sind im Laufe der Vorkarbeiten an Rauchvergiftung erkrankt. Dagegen sind, soweit bisher festgestellt werden konnte, Arbeiter nicht verletzt worden.

Ueber die Entstehungsgeschichte des Brandes

Wird noch bekannt, daß nach übereinstimmenden Berichten das Feuer an mehreren Stellen gleichzeitig zum Ausbruch gekommen ist, so daß kurzschluß als Brandursache wohl schwerlich in Frage kommt. Man war mit den letzten Arbeiten in den Maschinenräumen und mit den ersten Einbauten für die innere Ausstattung der Wohn- und Gesellschaftsräume beschäftigt, Arbeiten, die größtenteils des Nachts ruhen, während tagsüber 16 Stunden, d. h. in zwei Schichten gearbeitet wird. Um 1 Uhr früh haben die Bordwache und der an Bord postierte Feuerwehmann der Werftfeuerwehr nach ihrer eigenen Aussage noch den vorgeschriebenen Rundgang durch das Schiff gemacht und nicht die Spur eines Brandes oder Brandgeruches entdeckt. Kurz vor 2 Uhr früh zeigten sich mittschiffs plötzlich die ersten Flammen.

Die „Europa“ war durch die Werft bei fast allen deutschen Versicherungsgesellschaften versichert. An der

Reiseversicherung sind auch ausländische Gesellschaften beteiligt.

Mit den Aufräumungsarbeiten

Ist unverzüglich begonnen worden. Die Feuerwehre ist bis auf einen Zug, der mit der Werkfeuerwehr von Blohm u. Voß eine Brandwache bildet, abgerückt.

Nach einer Mitteilung der Direktion der Werft von Blohm u. Voß wird sich eine zumindest vorübergehende Einstellung des Baubetriebes nicht vermeiden lassen. Die 3000 Arbeiter, die bis vorgestern auf dem Schiff beschäftigt waren, mußten gestern früh einwillen nach Hause geschickt werden.

Reichsminister Dr. Schädel zum Brand auf der „Europa“

Reichsminister Dr. Schädel hat in seiner Eigenschaft als Reichsverkehrsminister dem Norddeutschen Lloyd folgende Mitteilung gesandt: „Erfahre mit größter Teilnahme vom Brand der „Europa“, die bestimmt war, binnen wenigen Monaten als das schönste und schnellste deutsche Schiff seine Jungfernfahrt über den Ozean zurückzulegen und auf das mit der Reederei und ihrem wagemutigen Leiter die deutsche Schiffsahrt und das ganze deutsche Volk so große Hoffnungen gesetzt hatte. Möge es dem Norddeutschen Lloyd gelingen, dem Schwester Schiff „Bremen“ bald eine neue „Europa“ an die Seite zu stellen.“

Auch Staatssekretär Gutbrod hat dem Generaldirektor Stimming drähtlich sein Beileid ausgesprochen.

Die „Europa“ mit 44 Millionen versichert

Wie der „Volksanzeiger“ mitteilt, ist die Europa schon für die Zeit des Baues auf dem Wege der Transportversicherung u. a. auch gegen Feuer- und Explosionsgefahr versichert worden. Die Versicherung läuft unter Führung deutscher Gesellschaften hauptsächlich in Deutschland und zum Teil in England. Fast alle deutschen Transportversicherungsgesellschaften sind beteiligt. Die Gesamtversicherungssumme beträgt zurzeit 44 Millionen Mark.

Nach dem Brand der „Europa“

Wie verlautet, soll bereits in der nächsten Woche mit den Wiederaufbauarbeiten begonnen werden, die voraussichtlich vier bis fünf Monate in Anspruch nehmen dürften. Ueber die Ursache des Brandes herrscht noch wie vor völlige Ungewißheit, und ob es bei der Eigenart der Brandstätte möglich sein wird, sie überhaupt zu ermitteln, steht dahin. Die polizeilichen Erhebungen sind noch nicht abgeschlossen.

Der Schaden, der gestern bis zu 40 Millionen RM geschätzt wurde, wird jetzt mit etwa 50 bis 25 Millionen angenommen, da, wie gemeldet, die wertvollen Kessel- und Maschinenanlagen vom Feuer verschont geblieben sind und die Einrichtungsgegenstände für die Kabinen und die Gesellschaftsräume sich noch nicht an Bord befanden. Als besonderer Glücksstand wird bezeichnet, daß 50 Tonnen Del, die in einem Tank im Hinterschiff gelagert waren, nicht explodiert sind.

Auf der Rückfahrt.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ hat nach dem Ueberfliegen der Stadt Athen nicht die Richtung nach Konstantinopel eingeschlagen, wie ursprünglich vermutet wurde, sondern fliegt in Richtung auf das Adriatische Meer. Um 7 Uhr morgens wurde die Insel Sikros im Ägäischen Meer an der griechischen Ostküste passiert.

Drei Jahre Gefängnis für Spionage

Der vierte Straffenat des Reichsgerichts verurteilte gestern den 21 Jahre alten Schmied und früheren Reichswehrsoldaten Franz Boos aus Eberbach in Baden wegen Verrats militärischer Geheimnisse zu drei Jahren Gefängnis und drei Jahren Ehrenrechtsverlust. Boos, der wegen schweren Kameradenbetrugs, Fahnenflucht und Widerstandes zu acht Monaten Gefängnis verurteilt und aus der Reichswehr entlassen war, hatte, um sich zu „rächen“, Verbindung mit belgischen und französischen Spionageagenten gesucht, die ihm die Mittel gaben, in seine frühere Garnison Meiningen zurückzulehren, um sich geheim zu haltende Papiere zu verschaffen. In diesem Zwecke machte er sich an frühere Kameraden heran. Nachdem ihm sein Vorhaben einmal gescheitert war, wurde ihm bei einem zweiten Versuch zum Schein Material gegeben. Als er zurückreisen wollte, wurde er aus dem Zug heraus gerissen. In Bonn verhaftet.

Der Graf Zeppelin über Palästina.

Neuter meldet: Der „Graf Zeppelin“ war schon seit den frühen Morgenstunden in Palästina erwartet worden. Er erschien um 3.15 Uhr nachmittags über Gaza und erreichte Jassa um 6.18 Uhr nachmittags. Als das Luftschiff über Telaviv kreiste, streute es Konfetti über die Bevölkerung aus, die sich dort aus allen Teilen des Landes eingefunden hatte, um die Kuriositäten zu begsehen. Um 8.20 Uhr war das Luftschiff über Ramlah, wo die offiziellen Postfächer abgeworfen wurden, und kurz nach 7 Uhr abends wurde es von Norden her kommend in Jerusalem gesichtet. Das Zeppelinluftschiff bog nach Südwesten und dann nach Westen ab und steuerte hierauf von Südwesten her über die Stadt. Vom Haus des Bezirksverwalters wurden Begrüßungsbotschaften ausgesandt, auf die der Zeppelin antwortete. Hierauf kehrte er in südöstlicher Richtung weiter.