

Nachrichten für Naunhof und Umgegend

(Albrechtshain, Aumelshain, Barcha, Borsdorf, Cöha, Erdmannshain, Fuchshain, Groß- und Kleinfleinberg, Klinge, Köhra, Lindhardt, Pomßen, Stadtitz, Throna n.s.m.)
Dieses Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Grimma und des Stadtrates zu Naunhof.

Erzheimet wöchentlich 3 mal: Dienstag, Donnerstag, Sonnabend, nachm. 4 Uhr
für den folgenden Tag. Bezugspreis: Monatlich Mk. 4.—, 1/2jährlich Mk. 12.—,
ohne Anzeigen, Post einschl. der Postgebühren Mk. 12.75. Im Falle höherer
Gewalt, Krieg, Streik oder sonstiger Störungen des Betriebes, hat der Bezüger
keinen Anspruch auf Verzögerung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises.



Anzeigenpreise: Die 6gepaltene Korpuszelle 90 Dlg., auswärts 1.— Mk. Um-
licher Teil Mk. 2.—, Reklamezelle Mk. 2.—, Beilagezelle pro Nummer Mk. 2.—.
Annahme der Anzeigen bis spätestens 10 Uhr vormittags des Erscheinungstages,
größer noch früher. — Alle Anzeigen-Bemittelungen nehmen Zulage entgegen. —
Bemittelungen werden von den Ausrägern oder in der Geschäftsstelle angenommen.

Genuss: Amt Naunhof Nr. 2.

Druck und Verlag: Gänge & Co., Naunhof bei Leipzig, Markt 2.

Nummer 135

Sonntag, den 13. November 1921

32. Jahrgang

Amtliches.

Stadtverordnetenvwahl.

Montag, den 14. d. M. nachmittags 5 Uhr
findet im hiesigen Sitzungszimmer, Rathaus Zimmer 9, eine
öffentliche Sitzung des Wahlausschusses für die Stadtverordneten-
wahl statt, in der über die Zulassung der Wahlvorschläge und
ihre Verbindungen entschieden wird.
Naunhof, am 12. November 1921. Der Wahlausschuß.

Die **Reichseinkommensteuer** auf die 3. Rate 1921
ist bis längstens den 6. Dezember d. J. an die hiesige
Stadtkasseneinnahme abzuführen.
Naunhof, am 12. November 1921. Der Bürgermeister.

Kleine Zeitung für eilige Leser.

- Der Reichstag nahm einen Gesetzentwurf an, der die Mo-
nopolisierung des Arbeitsnachweises vorsieht.
- Der Reichsverband der deutschen Industrie teilte dem
Reichskanzler mit, die Überführung der Reichseisenbahnen in
Privatwirtschaft müsse die Grundlage für die Kreditleistung
der Industrie an das Reich bilden.
- Die Bewertung des Dollars stieg an der Berliner Frei-
tagbörse vorübergehend wieder auf 203 Mark, sank aber später
bis etwa 200. Amtlich wurden 207 notiert.
- Der preussische Justizminister fordert zu rückstößigem
Einschreiten der Staatsanwaltschaft gegen Freireiserei und Aus-
wüchse-der-Spekulation auf.
- In der englischen Thronrede heißt es, die deutsche Regie-
rung habe befriedigende Fortschritte in der Ausführung der ihr
durch den Versailleser Vertrag auferlegten finanziellen und Ein-
wohnungsverpflichtungen gemacht.
- Die Washingtoner Konferenz wurde mit einer Rede des
Präsidenten Harding eröffnet.

Eisenbahnpläne der Industrie

In der Unterredung des Reichskanzlers Dr.
Wirth mit den Beauftragten des Reichs-
verbandes der Industrie zur Erläuterung der
bekannteten Resolution über die Kreditbeihilf für
das Reich gab der Sprecher der Industrie Er-
läuterungen ab, deren wichtigste Gesichtspunkte fol-
gende sind:

Es kommen zunächst alle der Gesetzgebung in Frage,
die es ermöglichen, mit den Reichseisenbahnen beginnend,
die sonst in öffentlicher Hand befindlichen Betriebe in
privatwirtschaftliche Formen zu bringen. Die Durchfüh-
rung solcher Maßnahmen ist möglich auf Grund eines
durch die Gesetzgebung zu schaffenden Ermächtigung-
gesetzes, das den Verkauf zunächst der Reichseisenbahnen
an eine privatwirtschaftlich-juristische Person in die Wege
leitet. Die Industrie wird Vorschläge ausarbeiten und sie
zu gegebener Zeit den zuständigen Stellen vorlegen, aus
denen ersichtlich ist, in welcher Form diesem Ermächti-
gungsgesetz praktischer Inhalt gegeben werden muß. Auf diesen
Grundlagen wird die Industrie in Verhandlungen mit
deutschen Banken eintreten, um, sofern eine Änderung des
Londoner Ultimatiums sich nicht schon an den vorher
angebotenen Verhandlungen ergibt, diejenigen Kredite zu
beschaffen, die notwendig sind, um die finanziellen Ver-
pflichtungen des Reiches sowie die Entwicklungsmöglich-
keiten der angestrebten Reorganisations der Reichsbetriebe
zeitlich und sachlich sicherzustellen.

Der Reichskanzler nahm diese Mitteilungen entgegen
und erklärte, daß die Reichsregierung zu den Ausführun-
gen der Industrie mit der gebotenen Beschleunigung
Stellung nehmen werde.

Reichs- oder Privatbahnen?

Von volkswirtschaftlicher Seite wird uns zu den
Vorschlägen des Reichsverbandes der Industrie über die
Privatisierung der Bahnen geschrieben:

Die Vorverhandlungen der Reichsregierung mit der
Industrie, die dem Reiche bei der Beschaffung der für die
Erfüllung der Reparationsverpflichtungen erforderlichen
Kredite und Devisen behilflich sein soll, sind zu einem ge-
wissen Abschluß gelangt. Die zur Fortführung der Ver-
handlungen eingesetzte Kommission hat dem Reichskanzler
eine Erklärung überreicht, die von außerordentlich weit-
tragender Bedeutung für unser Wirtschaftsleben und die
künftige Gestaltung unser inneren Politik sein kann. Die
Ausführungen gipfeln in dem Vorschlag, durch einen ge-
setzgeberischen Akt die Eisenbahnen aus dem Besitz des
Reiches in privatwirtschaftlichen Besitz zu überführen. Was
bedeutet das in all seinen Konsequenzen?

Zunächst: Aus der Erklärung der Kommission geht
hervor, daß die Industriellen-Verbände die Beschaffung
von Devisen und die Vermittlung von Krediten für das
Reich als eine rein geschäftliche Angelegenheit betrachten, als
eine Leistung, der eine Gegenleistung in Form von Ver-
zinsung und eine Sicherheit in Form einer Abrechnung
des wertvollsten Aktivums des Reiches gegenüberstehen
soll. Niemand wird leugnen, daß eine gewisse Berechtigung

zu einer rein kaufmännischen Betrachtung der ganzen An-
gelegenheit insofern besteht, als es sich hier ja nicht nur
um Leistungen handelt, die in der Steuerpflicht der In-
dustrie begründet sind, sondern um solche, die z. T. weit
darüber hinausgehend, die Investierung wesentlicher Teile
des Produktivkapitals, das sonst zu industrieller und kauf-
männischer Tätigkeit freier Geldmittel, im Reichsinteresse
bedingen. Als Männer, die die ihnen anvertrauten Kapi-
talen mit dem Endzweck der Erzielung einer Rentabilität
verwalten sollen, sind die leitenden Industriellen natür-
lich an sich darauf angewiesen, große, ja gewaltige Kapi-
tallen nur dann auf Anforderung des Reiches bereitzu-
stellen, wenn eine Sicherheit für diese Gelder geboten wird.
Und doch wird es andererseits verständlich sein, wenn die
Forderungen der Industriellen in weiten Volkswirtschaften
Erregung auslösen werden, weil man dort es nicht ver-
steht, daß der Gesichtspunkt, daß Reich und Volk
ein es seien und daß auch die Großindustrie zum Volk
gehöre, mithin der Gegensatz zweier Geschäftskontrahenten
— Reich und Industrie — nicht konstituiert werden solle,
hier unbeachtet bleibt. Wie steht es nun aber mit der spe-
ziellen Frage der Eisenbahnen?

Bismarcks Politik war es, die, auf eine Verreich-
lichung des gesamten deutschen Eisenbahnwesens hinarbei-
tend, wenigstens den Übergang des größten Teiles der
preussischen Privatbahnen in die Hand des preußi-
schen Staates zuverbrachte. Den größeren Plan, die Zu-
sammenfassung der einzelnen staatlichen Eisenbahnsysteme
in der Regie des Reiches konnte Bismarck nicht mehr
vollenden. Aber vor einem Jahre sind die preussischen
Eisenbahnen, das starke Rückgrat des deutschen Eisenbahn-
wesens, in Reichsbesitz übergegangen und damit ist, in An-
näherung an das Bismarcksche Ideal, ein Zustand ge-
schaffen worden, der eine einheitliche Verkehrs-
politik, eine von einheitlichen Grundfragen getragene
Tarifpolitik ermöglicht. Ist das auch in Zukunft gesichert?
Und ein Weiteres: Das alte System der Privatbahnen
hat zweifelslos vieles gebietet, zumal in der Gründerzeit,
als der zwar manchmal reichlich bedenkenfreie aber zweifel-
los geniale Eisenbahngründer Stroussberg eine An-
zahl von Bahnlösungen schuf, die der langsam und aber
schwerfällig arbeitende Staat vielleicht erst Jahrzehnte
später gebaut hätte. Als Anreger und Einleiter neuer
Epochen hat damals das Privatkapital und die Privat-
initiative sich durchaus bewährt, ob aber die Privat-
industrie heute, wo alles auf eine Eisenbahnpolitik an-
kommt, die den Bedürfnissen des ganzen Volkes ent-
gegenkommt und alle Zweige der Volkswirtschaft be-
rücksichtigt, dazu geeignet ist, an die Stelle des Reiches zu
treten, ist eine noch offene Frage, deren irrtümliche Verantwo-
rung zu einer katastrophalen Schädigung unserer Wirt-
schaft führen kann. Die bisher vorliegenden Beispiele
anderer Länder — Amerika u. V., wo sogar verschiedene
private Bahnsysteme miteinander konkurrieren, also sich
zur denkbar höchsten Leistungsfähigkeit anspornen — er-
mutigen nicht ohne weiteres zum unbefangenen Nachahmen
des Systems des privatwirtschaftlichen Eisenbahnbetriebes.
Bedenkt man, daß der Vorschlag der Kommission auch die
Entlassung zahlreicher Angestellten und Beamten vor-
sieht, (allerdings in Verbindung mit einer großzügigen
Erdlungsplanung) die die Reichseisenbahnen heute über den
tatsächlichen Bedarf aus einer gewissen moralischen Pflicht
beyond beschäftigen, um nicht den Arbeitsmarkt plötzlich
mit entlassenen Eisenbahnern übersetzen zu müssen, so
wird man verstehen, daß eine leidenschaftliche Ausein-
anderung in der gesamten Volks aber die Forderungen der
Industrie einzuweisen wird und daß voraussichtlich die kom-
menden Reichstagsdebatten darüber zu den bedeutungsvollsten
und stürmischsten gehören werden, die die Geschichte un-
seres Parlamentes kennt.

Die Hauptsache ist, daß hier nicht wieder wie so oft
in schwerwiegenden wirtschaftlichen Fragen parteipolitische
oder privatwirtschaftliche Interessen den Ausschlag geben.
Hier muß mit der größten Gewissenhaftigkeit untersucht
werden, ob a) das generelle System der Privatbahnen
wirtschaftlich den Vorzug vor Staatsbahnbetrieben ver-
dient, ob b) das speziell für die heutigen deutschen Ver-
hältnisse zutrifft, ob c) die Ausbringung der Reparations-
kosten nach den Vorschlägen der Industrie die geringste Be-
lastung des deutschen Wirtschaftsorganismus und Volkes
bedeutet, und ob d) die Möglichkeit einer Einigung mit der
Entente, die nach Artikel 248 des Friedensvertrages
hier ein Wort mitzureden hat, ohne Opfer zu bringen,
möglich ist. Ebenso muß untersucht werden, welche Ga-
rantien der eventuell zu errichtende privatwirtschaftliche
Interessenverband zur Übernahme der Eisenbahnen für
die einheitliche Führung einer deutschen Verkehrspolitik
geben kann, auf die das Reich im Interesse des Volkes
ganz selbstverständlich auch nach der Übertragung der
Bahnen einen mitbestimmenden, unter Umständen entschei-
denden Einfluß behalten muß.

Der Standpunkt der Industrie.

Berlin, 11. November.

Der Generalsekretär des Reichsverbandes der deut-
schen Industrie, Geheimrat Büchler, gab über die Mo-
tive der Industriellen bei ihrer Erklärung an den Reichs-
kanzler u. a. folgende Erläuterungen:

Die ganze Aktion geht auf einen Schrei des Reichs-
kanzlers zurück, der im September mit der Anfrage an die
Industrie herantrat, in welcher Weise von dieser eine

Diskussion für das Reich eingeleitet werden könnte. Im
Verlauf der daran angeknüpften Verhandlungen kam es
zu den bestimmten Entschliessungen in München und in Ber-
lin, bei denen besonders die Notwendigkeit hervorgehoben
wurde, daß eine gewisse Sicherheit für einen nennens-
werten Erfolg der Aktion gegeben sein müsse, wenn die
Industrie dafür gewissermaßen den letzten Pfennig her-
geben solle. Die unverbindlichen Vorbesprechungen mit
ausländischen Finanzleuten hätten jedoch ergeben, daß
amerikanische Banken einen Höchstbetrag von 250 Mil-
lionen Dollar und der englische Bankier Rothschild die
Höchstsumme von 50 Millionen Pfund Sterling genannt
haben, die für einen Kredit an Deutschland in Frage
kommen. Jedoch wurde erklärt, daß vor dem Abschluß der
Washingtoner Konferenz, deren Dauer man auf
drei bis sechs Monate tariert, an eine solche Unterneh-
mung überhaupt nicht zu denken sei.

Das gesamte Defizit des Reiches schätzt man in
der Industrie auf 130 bis 140 Milliarden Mark, und die
vom Auslande in Aussicht gestellten Summen würden
kaum zur Deckung der Januar- und März-Zahlungen an
die Entente ausreichen. Daher glaubt die Industrie, daß
vor allem bei den Reichsbetrieben, in erster Linie bei der
Eisenbahn, große Ersparnisse gemacht werden müssen und
können, die bei der Überführung in die Privatwirtschaft
als möglich angesehen werden. Wenn wir der Entente
gegenüber unsere Zahlungsfähigkeit erklären möchten,
so würde die Entente auf Grund des Friedensvertrages
berechtigt sein, die Eisenbahnen mit Beschlag zu
legen, und man hält es in der Industrie daher für
besser, die Sanierung der Eisenbahn selbst in die Hand
zu nehmen, anstatt sie dem Gegner zu überlassen. Aus-
dem würde ein gesundes und ertragfähiges Eisenbahn-
wesen die nötigen Grundlagen für die deutsche Kredit-
fähigkeit dem Auslande gegenüber abgeben.

Die Industrie steht auf dem Standpunkt, daß die Über-
führung der Eisenbahn in die Privatwirtschaft keines-
wegs von der Industrie allein, sondern nur unter Betei-
lung anderer Erwerbsstände, sowie vor allem im Ein-
vernehmen mit den Gewerkschaften in die
Tat umgesetzt werden kann. Sie betont grundsätzlich, daß
sie das ganze Problem ausschließlich vom wirtschaftlichen
Standpunkt ansieht, und daß sie den Staatsbetrieb der
Eisenbahn vor allem deshalb für ungewinnhaft hält, weil
in einem demokratischen Staatswesen ein so großes Be-
treiberinstitut reinerweise der Parteipolitik verfallt.
Die Bedingungen, die die Industrie an die von ihr zu
leistenden Kredite anknüpft, sind demnach nach ihren
Erläuterungen keine politischen Bedingungen, sondern einfach
wirtschaftliche Voraussetzungen, ohne deren Erfüllung die
Industrie selbst vom Auslande kein Geld bekommt.

Widerspruch der Eisenbahner und Gewerkschaften

Die Vertreter der Gewerkschaften der Eisenbahnbe-
amten, sowie Hauptbeamtenrat und Hauptbetriebsrat der
Reichsbahnen waren in Berlin zusammengetreten, um mit
dem Verkehrsminister die Frage der von der Industrie
vorgeschlagenen Entschliessung der Reichsbahnen zu er-
örtern. Sämtliche Organisationen und die Betriebsver-
tretungen sprachen sich mit großer Schärfe gegen jede
Änderung in der Betriebsform der Reichsbahnen aus.
Sie überreichten dem Verkehrsminister eine Entschliessung,
in der sie aus vaterländischen und wirtschaftlichen Grün-
den eine Privatisierung der Reichsbahnen in jeder Form
ablehnen und erklären, daß sie den Bestrebungen auf Ent-
schliessung der Bahnen mit der größten Entschiedenheit
entgegenzutreten und in dieser Lebensfrage der deutschen
Eisenbahner auch vor der Anwendung äußerster gewerk-
schaftlicher Mittel nicht zurückschrecken werden.

Die Vorstände des Allgemeinen Deutschen Gewerk-
schaftsbundes und des Allgemeinen freien Angestellten-
bundes (Afa) befaßten sich ebenfalls mit dieser weittragenden
Angelegenheit und faßten eine Entschliessung, in der
es heißt: „Die Vorstände des Allgemeinen Deutschen Ge-
werkschaftsbundes und des Allgemeinen freien Angestellten-
bundes sehen in den Beschüssen der Reichsversammlung der
deutschen Industrie zur Gewährung einer Kreditbeihilfe an
das Reich eine Provokation der gesamten wertvollen Be-
völkerung. Die organisierten Unternehmern knüpfen an die
steuerlichen Vorschussleistungen Bedingungen, die in poli-
tischer und wirtschaftlicher Hinsicht zur Entrechtung und
materiellen Schädigung der Arbeiter, Angestellten und Be-
amten führen müssen. Die vereinigten gewerkschaftlichen
Epitzenverbände erwarten von der Reichsregierung, daß
sie die von den Industriellen in Verbindung mit der Ge-
währung der Kreditbeihilfe erhobenen Forderungen unbed-
ingt ablehnt.“

Politische Rundschau.

Deutsches Reich.

Aufhebung des außerordentlichen Gerichts.

Die Beendigung der Tätigkeit der außerordentlichen
Gerichte wird durch eine Verordnung des Reichspräsi-
denten auf dem 15. November festgesetzt. Die Tätigkeit der
dazu gehörigen Anklagebehörden endet mit dem 15. De-
zember. Nicht erledigte Verfahren gehen dann an die
ordentlichen Gerichte über.

Nicht Milliarden für Kriegsschadigte im Jahre 1921.

An letzter Zeit sind mehrfach unrichtige Mitteilungen