

Nachrichten für Naunhof

und Umgegend

(Albrechtshain, Ammelshain, Deucha, Dorsdorf, Elcha, Erdmannshain, Fuchshain, Groß- und Kleinsiebnitz, Klinga, Köhra, Lindhardt, Pomßen, Standnitz, Threna usw.)
Dieses Blatt ist amtliches Organ des Stadtrates zu Naunhof; es enthält Bekanntgaben des Bezirksverbandes, der Amtshauptmannschaft i. Grimma und des Finanzamtes zu Grimma nach amtlichen Veröffentlichungen.

Ersteinst wöchentlich 3mal: Dienstag, Donnerstag, Sonnabend, nachmittags 4 Uhr
Bezugspreis: Monatlich ohne Anzeigen 1.55 Mk., Post ohne Bestellgeld monatlich 1.55 Mk. Im Falle höherer Gewalt, Krieg, Streik oder sonstiger Störungen des Betriebes, hat der Bezugsnehmer keinen Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises.



Anzeigenpreis: Die 6spaltige Zeile 20 Pfg., amtl. 50 Pfg., Reklametext (3sp.) 50 Pfg., Tabell. 50% Aufschlag. Bei unbedeutlich geschriebenen, sowie durch Fernsprecher aufgegebenen Anzeigen sind wir für Irrtümer nicht haftbar.

Vertraut: Emil Naunhof Nr. 2

Druck und Verlag: Böhm & Cule, Naunhof bei Leipzig, Markt 3

Nummer 60

Mittwoch, den 16. Mai 1928

39. Jahrgang

Amthliches.

In der gestrigen 7. diesjährigen Sitzung der Stadtverordneten ist folgendes beraten und beschlossen worden:

1. Einem tschechoslowakischen Arbeiter soll der Aufenthalt in Naunhof bedingungslos gestattet werden.
2. Von den Abzählungen der Sparkasse und Girokasse auf das Jahr 1927 nahm man Kenntnis.
3. Die Gewährung von Vorschüssen auf aufgemerkte Sparleistungen wurde dem Vorschläge des Sparkassenausschusses gemäß gutgeheißen.
4. Von der Erwerbung der Mitgliedschaft zum Deutschen Stenographenbund in Dresden soll abgesehen werden, es soll aber dem hiesigen Stenographenverein bis auf weiteres freiwildertätig ein Jahresbeitrag von 20 RM. bewährt werden.
5. Die Naunhofer Freistelle an der Fürstenschule zu Grimma soll dem Sohne des Herrn Lehrer Bly hier übertragen werden.
6. Von der Aenderung der Baubauweise für die kinderreichen Familien nahm man Kenntnis.
7. Die Entschliessung zur Beratung des Haushaltsplanes auf das Rechnungsjahr 1928 wurde ausgesetzt.
8. Die Beschlüsse des Verfassungsausschusses vom 11. d. M. wurden genehmigt. Hierbei handelte es sich u. a. um die Erhöhung der Entschädigung für die ehrenamtlichen Vorsteher und Beisitzer bei Wahlen, die Kenntnisnahme von der Erkrankung eines jüdischen Besessenen und den Zusammenhang mit der Erziehung der städtischen Wasserwerke wegen Erweiterung des Wasserrohres sowie um die Erhöhung des Wasserzinses von 30 auf 40 Pfg. für 1 Kubikmeter vom 1. Juli d. J. an.
9. Es fand die Vergabung der Klempner-, Dachdecker-, Glaser-, Tischler-, Schlosser-, Ofen- und Malerarbeiten sowie der elektrischen Lichtanlagen für die Neubauten an der Burgener Straße statt.
10. Die Beschlüsse des Bauausschusses vom 14. d. M. wurden genehmigt; hierbei handelte es sich u. a. um eine Aussproche wegen der in Aussicht genommenen Schrebergärten sowie um die Beschaffung von Bestimmungen wegen Ablagerung von Sägespänen durch die Hausmüllabfuhrer.
11. Der Kaufvertrag mit Frau verw. Burthardt in Standnitz über ein Grundstück in Naunhof wurde genehmigt.
Hieraus nichtöffentliche Sitzung.

Naunhof, am 16. Mai 1928. Der Stadtrat.

Im Jahre 1928 finden folgende Übungen der Pflanzschule statt:

Schulübungen: Mittwoch, den 30. Mai 1928 abends 8 Uhr, Mittwoch, den 27. Juni 1928 abends 8 Uhr.

Bei den Übungen haben die Mannschaften am Gerätehaus anzutreten. Die Anmelden sind bei jeder Dienstleistung, also auch bei den Übungen und zwar am linken Unterarm anzulegen. Das ungenügende Verhalten der Übungen sowie das Fehlen bei erfolgtem Alarm, ferner das Unterlassen der Anlegung der Armbinden sowie das Zutrittshalten bei Übungen werden bestraft. Entschuldigungen sind schriftlich spätestens 2 Tage nach der Übung oder erfolgtem Alarm bei dem Hauptmann der freiwilligen Feuerwehr, Herrn Wilhelm Erdhöfer, Großhainberger Straße 19, abzugeben.
Auch das Fehlen bei Bränden ist spätestens 2 Tage nach dem Brande bei dem Hauptmann zu entschuldigen.

Naunhof, am 15. Mai 1928. Der Stadtrat.

Freitag, den 18. ds. Mon., vorm. 11 Uhr sollen in Naunhof 24 Sad Apkania-Phosphat, 1 großes Oelgemälde, 1 Oelkerze, 1 Büchse, 1 Sofa, 1 Kreszenz und 1 Auszugsgelb meistbietend gegen Barzahlung öffentlich versteigert werden.
Dieser sammeln im Gasthof „Sambrianus“.

Grimma, am 16. Mai 1928. Qu. L. 4374/27, 3, 377, 183/28.

Der Gerichtsvollzieher des Amtsgerichts.

Der große Deutschfreund Dr. Schurman an Stresemann

Der amerikanische Botschafter Dr. Schurman, der als einer der aufrichtigsten Deutschfreunde längst bekannt ist und den die Heidelberger Universität deshalb ebenfalls zu ihrem Ehrenprofessor ernannte richtete bei der Feier in Heidelberg an Dr. Stresemann herzliche Worte. Er gedachte der gemeinsamen Arbeit, die ihn mit Dr. Stresemann „dem hervorragenden deutschen Außenminister“ verbinde und nannte ihn dabei „einen der allerersten aufbauender Staatsmänner der Welt“.

Schiffungslück im persischen Golf.

Nach einer Meldung des Chicago-Tribune aus Teheran liegt am Dienstagabend im persischen Golf ein Segelschiff, auf dem sich 72 Pilger, darunter zahlreiche Frauen, befanden, mit einem Dampfer zusammen, der ohne Licht fuhr. Das Segelschiff versank innerhalb weniger Minuten; nur 4 Personen konnten gerettet werden. Die Uebrigen sind sämtlich ertrunken.

Die Vorgänge in Nordchina.

Paris. Nach einer Havakmeldung aus Peking räumen die Nordtruppen Kiating an der Eisenbahnstrecke Peking-Danfaun und rücken über Peking und Tientsin nach der Mandchurie ab. Eine Meldung der sibirischen Telegraphenagentur aus Schanghai besagt sogar, daß Tschangtschun Peking in einem Panzerzug bereits verlassen habe und am Sonntag vormittag in Tientsin eingetroffen sei. Die Nordtruppen sollen nach der gleichen Meldung eine Verteidigungslinie in Schangwan, wo die Große Mauer zum Meer führt, vorbereiten. Die Verbindungen mit Nordchina sind immer noch unterbrochen.

Gegen Erhöhung der Bahntarife

Nur noch zwei Klassen auf der Eisenbahn.

Verdoppelung der Zuschläge.

Die von der Deutschen Reichsbahngesellschaft verfaßte Denkschrift zur Begründung der geplanten Tarifierhöhung ist veröffentlicht worden. Die Reichsbahn will ihre Einnahmen um 250 Millionen erhöhen. Der Personenverkehr soll 50 Millionen oder 4 Prozent mehr als bisher bringen, für den Güterverkehr ist eine Mehreinnahme von 195 Millionen oder 6 Prozent des bisherigen Aufkommens vorgesehen. Bei der Neugestaltung der Personentarife ist beabsichtigt, die bisherige Unterscheidung zwischen dritter und vierter Klasse aufzuheben und beide in eine sogenannte Holzklasse zusammenzugliedern. Dieser soll eine einzige Posterkategorie, entsprechend der jetzigen zweiten, folgen, während die bisherige erste Klasse wegfällt, d. h. nur bei den internationalen Zügen erhalten bleiben soll.

Dabei wird eine Erhöhung der für die vierte Klasse zugehörigen geltenden Fahrpreise vorausgesetzt für die neue Holzklasse, die etwas billiger sein soll als die bisherige dritte Klasse. Auch die Posterkategorie soll scheinbar verbilligt werden gegen die jetzigen Preise. Diese Verbilligung wird aber in Wirklichkeit illusorisch durch die harte Heraushebung und Neueinrichtung aller möglichen Zuschläge für Schnell- und Eilzüge, die zurzeit keinen Zuschlag erheben.

Die neuen Forderungen.

Die Änderung würde bedeuten bei der vierten Klasse eine Steigerung des Kilometerpreises um einen halben Pfennig, für die dritte Klasse eine Senkung des Preises um 1,3 Pfennig. Der Preis für die Posterkategorie ist gegenüber dem Dritte-Klasse-Preis 1,7 Pf. billiger. Bei den internationalen Zügen soll der Preis für die erste Klasse 9,3 Pf. betragen, also 1,5 Pf. weniger. Die Schnellzugzuschläge werden verdoppelt. Für die Eilzüge wird neu ebenfalls ein Zuschlag eingeführt, der sich in der Holzklasse bis auf 2,50 Mark für Entfernungen über 300 Kilometer und in der Posterkategorie auf 5 Mark stellt. Die Schnellzugzuschläge betragen in der Holzklasse bei Entfernungen von über 300 Kilometer 5 Mark und in der Posterkategorie 10 Mark, bei der Luftklasse, die also im wesentlichen der bisherigen ersten Klasse entspricht, 15 Mark.

Sollten die Änderungen nicht durchgehen, so schlägt die Reichsbahn eine durchgängige Erhöhung der Preise für alle vier Fahrklassen von 15 Prozent vor.

Reichskabinett und Fahrpreiserhöhung

Ablehnende Haltung der Reichsregierung.

Das Reichskabinett tritt am Mittwoch zu einer Sitzung zusammen, um zu der Frage der von der Reichsbahn gewünschten Tarifierhöhungen Stellung zu nehmen. In gut unterrichteten Kreisen wird als sicher angenommen, daß das Reichskabinett eine Erhöhung ablehnen wird. Es wird daran erinnert, daß schon im März dieses Jahres der Wunsch der Reichsbahn nach Tarifierhöhungen bekannt wurde. In der letzten Sitzung des Reichstages hat sich dann Reichsverkehrsminister Dr. Koch im Namen der Reichsregierung entschieden gegen jede Tarifierhöhung ausgesprochen.

Die Reichsbahngesellschaft hat die Möglichkeit, auf Grund des § 44 des Reichsbahngesetzes gegen den ablehnenden Beschluß der Reichsregierung Einspruch zu erheben bei dem Reichsbahngericht. Dieses Gericht, das bei dem Reichsgericht arbeitet, besteht aus dem Vorsitzenden und je einem Beisitzer der Reichsbahn und der Reichsregierung. Wenn das Reichsbahngericht sich der Auffassung des Reichskabinetts anschließt, kann die Reichsbahngesellschaft (als letztes Rechtsmittel) schiedsrichterliche Entscheidung anrufen. Der Schiedsrichter ist nach § 45 des Reichsbahngesetzes von dem Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes zu ernennen. Er soll neutrale Staatsangehörigkeit besitzen.

In der Zwickmühle.

Zu den geplanten Tarifierhöhungen der Reichsbahn schreibt ein Volkswirtschaftler:

Schon vor einiger Zeit spukten Pläne der Reichsbahn durch die Öffentlichkeit, daß in absehbarer Zeit Tarifierhöhungen ebenso für den Personen- wie für den Güterverkehr vorgeschlagen werden sollten. Es fiel damals im Reichstag auf, daß sich der Reichsverkehrsminister bei der Beratung seines Etats mit bemerkenswerter Deutlichkeit gegen eine Tarifierhöhung ausgesprochen. Nun liegen so bekanntlich die Dinge so, daß das Reichsbahngesetz vom 31. August 1924 die Deutsche Reichsbahn zu einer in ihrem Betriebe selbständigen Aktiengesellschaft machte, aber doch der Reichsregierung einen gewissen Einfluß, namentlich auf die Frage der Festsetzung der Tarife, vorbehielt, wohlgedacht der Regierung, nicht etwa dem Reichsverkehrsminister, dem nur verhältnismäßig kurze Zeit, nämlich nach ihrer Vereidigung bis zu ihrer Aberführung in eine Aktiengesellschaft, die Deutsche Reichsbahn unter-

standen hatte. Zweifellos hat sich jetzt aber der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn A.-G. zum mindesten in seiner Mehrheit für die Tarifierhöhung ausgesprochen, während sicherlich die in ihm stehenden deutschen Wirtschaftswirtschaftler dagegen gewesen sind. Dieser Verwaltungsrat besteht aber — das darf man nicht vergessen — nur zur Hälfte aus Deutschen, zur anderen aus Ausländern, die ja nur das eine Ziel im Auge haben: die Deutsche Reichsbahn als Instrument zur Erfüllung der Reparationsverpflichtungen auszunutzen. Nun muß sich der Verwaltungsrat mit dem Generaldirektor der Reichsbahn, Dr. Dormmüller, an der Spitze an die Reichsregierung wenden, um die Genehmigung zur Tarifierhöhung zu erhalten; nach der deutschen Erklärung des Reichsverkehrsministers, die wohl zweifellos im Einverständnis mit dem Gesamtkabinett erfolgte, dürfte eine solche Genehmigung kaum gegeben werden. Dann bleibt nur die Anrufung eines besonderen Reichsbahngerichtes.

Der Reichsbahn ging es 1926 außerordentlich gut als besonders der englische Kohlenarbeiterstreik eine ungeahnte Belebung unserer Wirtschaft und damit auch der Einnahmen aus den Verkehrsmitteln brachte; die Reichsbahn bezifferte damals ihre Mehreinnahmen vor allem aus dem Kohlentransport auf etwa 100 Millionen. Die Zahlungsverpflichtungen noch für das dritte Darwe-Jahr, also vom 1. September 1926 bis zum 31. August 1927, konnten auch noch glatt bezahlt werden; aber schon im vierten Jahr stiegen diese Verpflichtungen auf 660 Millionen, d. h. um 110 Millionen. Dazu treten für jedes Jahr noch 290 Millionen Mark für Verkehrssteuern. Dr. Dormmüller hat einmal berechnet, daß die vollen Jahreslaffen für Reparationszwecke ab 1928 so hoch sein werden daß im Falle ihrer Befreiung die Güterfrachten der Reichsbahn um etwa 27 Prozent gesenkt werden könnten; um diesen Satz ist daher die deutsche Wirtschaft gegenüber den ausländischen Wettbewerbern auf dem Weltmarkenmarkt vorbelastet.

Um so schärfer muß geprüft werden, ob die Tarifierhöhung, vor allem die für Güter, nicht doch zu ungünstig ist. Zweifellos hat sich nach dieser Richtung hin die Reichsbahn — das wird man ohne weiteres glauben dürfen — selbst schon alle erdenkliche Mühe gegeben. Die radikale Umwälzung, wie man sie in der Klasseneinteilung plant, nimmt Rücksicht auf die Veränderungen auf dem Gebiete der Verkehrsmittel, die namentlich das Flugzeug die bisherigen Benutzer der ersten, teilweise auch der zweiten Klasse aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen hart bevorzugt lassen. Die Abwanderung in die vierte Klasse erfolgt seit Jahren geradezu als Massenflucht. Wirtschaftlich viel einsparender aber ist die Gütertarifierhöhung, namentlich dann, wenn sie in der vorgeschlagenen rein schematischen Form von 10 Prozent erfolgt. Ein paar Beispiele nur für ihre verhängnisvolle Wirkung: Die Kohlenfracht von Essen nach den deutschen Seehäfen an der Nordsee ist schon jetzt ebenso hoch wie die Erzeugerpreise für das Produkt selbst; dadurch wird dort die deutsche Kohle gegenüber der englischen mit ihrer billigen Seefracht konkurrenzunfähig; alles Drängen der deutschen Kohlenproduzenten nach Herabsetzung der Tarife stieß auf unüberwindlichen Widerstand der Reichsbahn aus finanziellen Gründen. Ebenso ist es mit den Frachten aus Oberschlesien bestellt. Während Polen seine ober-schlesischen Kohlen zu einem Frachtpreis von 4,60 Mark an die Ostsee befördert, muß der westerschlesische Kohlenproduzent bis nach Stettin über 10 Mark pro Tonne Fracht bezahlen und die Folge davon ist, daß die westerschlesische Kohle in Schweden, Norwegen und Finnland nicht mehr konkurrieren kann.

Dieser Beispiele gibt es aber überaus zahlreiche; immer liegt die Reichsbahn in der Zwickmühle zwischen der Notwendigkeit, die Zahlungen für die Darwe-Verpflichtungen aufzubringen und auf der anderen Seite wirtschaftlich drängendste Notwendigkeiten berücksichtigen zu sollen. Das Stärkere von beiden sind natürlich jene Verpflichtungen. Überallhin werfen diese ihre Schatten; so ist die Reichsbahn längst nicht mehr der größte industrielle Auftraggeber wie vor dem Kriege, weil sie ihr Bauprogramm außerordentlich stark einschränken, „erst zahlen“ mußte. Wenn jetzt wirklich eine Tarifierhöhung kommt und dies noch in einem Augenblick, da man zufrieden sein muß, daß die Wirtschaftskontunktur nicht schlechter wird, sondern auf dem bisher erreichten Höhepunkt einigermaßen stehenbleibt, dann muß eine Tarifierhöhung, die rechnungsmäßig die Wirtschaft mit neuen 190 Millionen belasten soll, sich auf die allgemeine Preisgestaltung verhängnisvoll auswirken. So wird es einer überaus eingehenden Prüfung bedürfen, ob die geforderte Erhöhung notwendig ist und ob, bejahendenfalls, nicht noch auf andere Weise eine Sanierung der Reichsbahn herbeigeführt werden kann.

Die letzte Sitzung.

Die Mittwochssitzung des Reichskabinetts soll die letzte der gegenwärtigen Regierung sein. Man rechnet damit, daß etwa am Dienstag nächster Woche, wenn das vorläufige Wahlergebnis feststeht, das Kabinett abermals zusammentritt, um dann den formellen Rücktrittsbefehl zu fassen.

ren, mußten
reichen Men-
Motoren mit
prohen.
Wie aus
en in Autos
tel nach zwei
onen obdach-
bersteigt fünf
eine Post.
Mittagspaus-
n, als die An-
Die hielten
und erzählt
ermacht würde
ten, hassen den
port des Gef-
auto
davon und die
Post ohne Geld-
Mann namens
er unter dem
n, daß er über
ergab sich, daß
hatte. Zielen
mer, der am
Boot verlassen
ne Fahrt nach
Amerika.
ana erprobte
Das Gebäude,
führt. In der
nen und Wäb-
versteht und
völlig. Durch
späde fragen-
iel.
en Fuß in der
sch zwischen den
und Dresden
berpreis ausge-
stem, jedoch jede
einmal im eige-
nen. Die Spiele
genannten Ort
nity—Leipzig, 2
den—Leipzig, 9
den—Chemnitz.
Leipzig sich Leh-
Verband Mittel-
für die für-
Die Auspielung
im Sportbestre-
nur an den be-
erben.
ammlung des
al.
des (Wirtschafts-
Deutschnat. Volks-
ing & Cule, Naunhof.
n
tsitag zusammen
6 Uhr
er Arbeit. Etwa
nimens der Arbeit-
glieder noch dring-
Arbeit und Feier
Der Turnrat.
rem
de im Gesicht und
ress, Lude 80 Pf.
Jahren bewähr-
ten zu haben.
schlagen.
ute sanft
usorgende
Tante
anke
anke
anke
7. Mai, mit-