

Nachrichten für Naunhof

und Umgegend

(Albrechtshain, Amelshain, Beucha, Dorsdorf, Eicha, Erdmannshain, Fuchshain, Groß- und Kleinfleider, Klinga, Köhna, Lindhardt, Popsen, Standitz, Throna usw.)
Dieses Blatt ist amtliches Organ des Stadtrates zu Naunhof; es enthält Bekanntgaben des Bezirksverbandes, der Amtsgerichtsmannschaft in Grimma und des Finanzamtes zu Grimma nach amtlichen Veröffentlichungen.

Erscheint wöchentlich 3mal: Dienstag, Donnerstag, Sonnabend, nachmittags 4 Uhr
Bezugspreis: Monatlich ohne Auslagen 1.55 Mk., Post ohne Beleggeld 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 6-spaltige Petitzeile 20 Pfg., amtliche 50 Pfg., Reklametext (Agrup.) 50 Pfg. Tabell. Satz 80% Aufschlag. Bei unbestimmter gedruckter Schrift sowie durch Fernsprecher aufgegebenen Anzeigen sind wir für Irrtümer nicht haftbar.

Bemerkung: Amt Naunhof Nr. 2

Druck und Verlag: Götting & Co., Naunhof bei Leipzig, Mark 3

Nummer 99

Donnerstag, den 16. August 1928

39. Jahrgang

Amtliches.

Freitag, den 17. August 1928, vormittags 10 Uhr sollen in Naunhof im Gasthaus „Gambrius“ 1 Sofa und 1 Festmaschine öffentlich meistbietend gegen Barzahlung versteigert werden.

Grimma, am 16. August 1928.

R. V. 1130, 1138/28.

Die Vollstreckungsstelle des Finanzamtes Grimma.

Freitag, den 17. d. M., vorm 11 Uhr sollen in Naunhof im Gasthaus „Gambrius“ 1 Pferd (brauner Wallach), 2 Sofa, 1 Liegesofa, 1 Schreibtisch, 1 Schreibstühle, 1 Kleiderschrank, 1 Garnitur Kochmöbel, 1 Waschtisch mit Spiegel, 1 Lieferkraftwagen und 1 Büfett meistbietend gegen Barzahlung öffentlich versteigert werden.

Qu. I 4607/26 4130/27 1108, 1609, 1640/28.

Grimma, den 16. August 1928.

Der Gerichtsvollzieher des Amtsgerichts Grimma.

Aus dem Nichts.

Wohl nichts anderes bietet ein solch deutsches Bild für den wirtschaftlichen Wiederaufbau in Deutschland wie die Entwicklung, die die deutsche Handelsflotte nach dem Friedensschluß von Versailles genommen hat. Sie entstand wieder aus dem Nichts; denn man muß bedenken, daß jener Vertrag alle deutschen Schiffe der Entente überlieferte, die mehr als 1000 Bruttoregistertonnen hatten, und der Norddeutsche Lloyd verfügte damals nach dieser Ablieferung nur noch über einen Seebüchsen-Dampfer von ganzen 781 Tonnen als größtes Schiff seines Bestandes. 1914 stand Deutschland mit seinen 5,14 Millionen Registertonnen an zweiter Stelle der Welt Handelsflotte; allerdings blieb es noch unendlich weit hinter England zurück, das über 41 Prozent der Welt Handelsflotte besaß. Und aus diesen 5,14 Millionen Registertonnen waren 1919 150 000 Tonnen geworden; die deutsche Flagge war so gut wie ganz verschwunden vom Weltmeer. Man ging an die Arbeit, an eine Wiederaufbauarbeit, bei der das Reich durch billige Kreditvergabe an die Reedereien und Werften ausgiebig half. Der Erfolg dieser Wiederaufbauarbeit ist überauschend. Nicht bloß äußerlich stellen die beiden jetzt vom Stapel laufenden Dampfer des Norddeutschen Lloyds mit ihren je 46 000 Registertonnen Schiffe dar, die an Größe gar nicht mehr so weit zurückbleiben hinter den Riesen wie „Imperator“, „Bismarck“ und „Baterland“, die uns die Entente entliehen, sondern in einem gewaltigen Sprunge von 14 000 Tonnen geht man jetzt über die Ausmaße des bisher größten deutschen Dampfers, des „Columbus“, hinaus. Freilich ist für die deutsche Flotte noch längst nicht der Vorkriegsstand erreicht, auch im Verhältnis zur Welt Handelsflotte nicht; erst an vierter Stelle steht jetzt der deutsche Schiffsraum und zwischen England und uns haben sich die Vereinigten Staaten und Japan geschoben, die vor dem Kriege so gut wie gar keine Rolle spielten. Die amerikanische Flotte aber hat sich schon zu einem sehr gefährlichen Konkurrenten der englischen herausgebildet, steht ihr nur noch um 8 Prozent nach. England ist — auch eine Folge des Krieges — von seiner stolzen Höhe tief hinabgesunken.

Wahrte die deutsche Handelsflotte nun nicht bloß von Grund aus neugebaut werden, es wurden auch diese Schwerlasten noch ganz erheblich vergrößert dadurch, daß sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Welt-Schiffahrt bald völlig änderten. Deutschlands Handelsflotte vor dem Kriege ist groß geworden vor allem durch das Auswanderungsgeschäft. Von den zwei Millionen Passagieren, die im letzten Vorkriegsjahr deutsche Schiffe von Hamburg und Bremen aus zur Fahrt nach Übersee benutzten, sind 1,4 Millionen Auswanderer gewesen. Dem machte nun die Kontingenterhebung der Einwandererzahl in den Vereinigten Staaten ein jähes Ende. Der breite Auswandererstrom aus Ost- und Südosteuropa, der über Hamburg und namentlich über Bremen ging, versagte bis auf ein schmales Pflöckchen. Schnellste Umstellung war nötig, nicht zuletzt im Schiffbau selbst, da früher die Masse an Zwischenbeckpassagieren besondere Unterkünfte auf den Schiffen verlangte. Aus dem Auswanderergeschäft wird das Passagier- und Touristengeschäft und dies ändert den ganzen Charakter der neu zu erbauenden Schiffe. Vieles wird einfacher, alles aber zweckmäßiger, weil allmählich immer mehr die Schiffseinteilung in die drei Kabinen und das Zwischenbeck abgeändert wird in eine Zweiteilung. Auch hierin ging der Norddeutsche Lloyd voran, folgte ihm aber die Dapag mit schnellen Schritten. Schwierigkeiten über Schwierigkeiten also im Passagier- ebenso wie im Gütertransportgeschäft. Der Welt-Schiffraum war namentlich durch den Massendruck auf den Werften der Vereinigten Staaten für die kochenden wirtschaftlichen Verhältnisse der Nachkriegszeit viel zu groß geworden und Tausende von Schiffen rosten ungenutzt in den Häfen. Neue Schwierigkeiten auch dadurch — allerdings nicht für die großen, sondern für die mittleren und kleinen Reedereien —, daß die sogenannte Transporthilfe immer unrentabler wurde. Die Verhältnisse in der Weltwirtschaft änderten sich: der Transporthilfe, der sich von Hafen zu Hafen mühsam die Frachten zusammensuchte, mußte der modernen Entwicklung weichen, die es verstanden hat, Massengüter auf Lastkapeln, ohne daß sie dem Verderben anheimzufallen, und sie zu rechenmäßigen Termimen abtransportieren zu lassen.

Neue deutsche Ozeanriesen

Stapellauf der „Europa“ in Hamburg

Botschafter Schurman als Taufpate.

Der Stapellauf des deutschen Ozeanriesen „Europa“ fand Mittwoch in Hamburg statt und am Donnerstag wird im Beisein des Reichspräsidenten das Schwester Schiff der „Europa“, die „Bremen“, in Bremen die Hellinge verlassen.

Die Feier in Hamburg gestaltete sich zu einem wahren Volksfest. Die ganze Stadt nahm daran teil und eine schwarze Masse von zehntausenden von begeisterten Menschen umlagerte Stundenlang vor dem Stapellauf die Höhen des Hamburger Hafens.

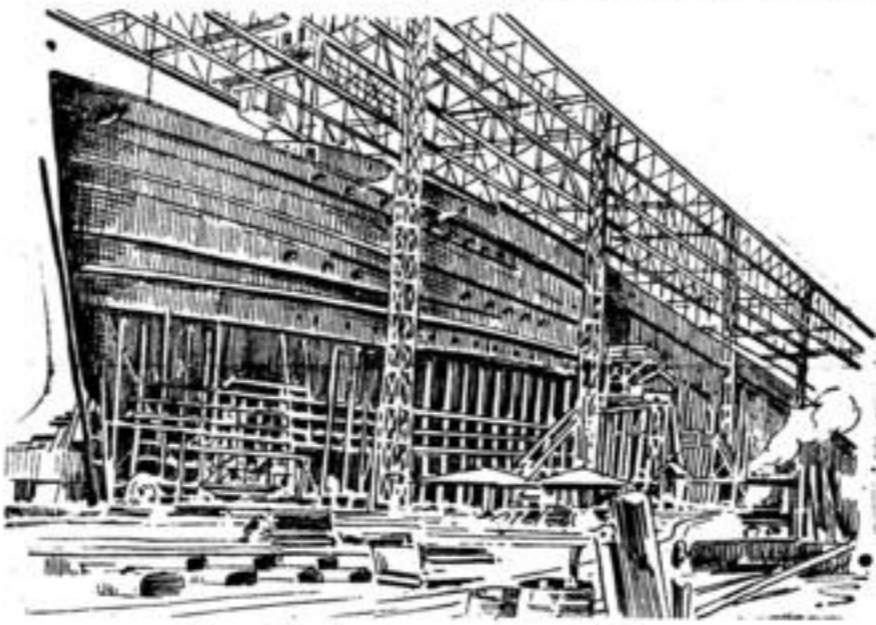
Der amerikanische Botschafter Dr. Schurman hatte es übernommen, dem neuen Schiff die Taufrede zu halten. Bei seinem Eintreffen auf dem Hamburger Hauptbahnhof wurde er von dem Präsidenten des Norddeutschen Lloyds,

natürlichen Sympathie- und Freundschaftsströmungen zwischen dem deutschen und dem amerikanischen Volke.

Die größten und schönsten deutschen Schiffe. Pioniere deutschen Gewerbelebens. — Sicher, bequem und schnell.

Passagierdampfer vom Ausmaß und der Bedeutung der „Europa“ und der „Bremen“ erfürken in ihrem Bau, ihrer Ausstattung und ihrer Einrichtung zwei Aufgaben: einmal sind sie schwimmende Hotels, die alles, was zur Bequemlichkeit und Sicherheit der Reisenden notwendig ist, mit sich führen, und zum anderen sind sie schwimmende Kunstleistungen, die zeigen, was deutscher Gewerbelebens und deutsche Kunst vermögen. Die 2100 Fahrgäste, die das Schiff bei jeder Fahrt befördern kann, sollen Apostel werden, die in alle Welt hinausgehen und den Ruhm deutschen technischen und künstlerischen Könnens verkünden.

In unserem Zeitalter der großen Zahlen sind wir wirklich an Riesenschiffen und Riesenwerke gewöhnt. Und hoch bau-



Die „Europa“ vor dem Stapellauf.

Dr. Heinemann, und von Rudolf Blohm, dem Mitinhaber der Werft von Blohm u. Voß, empfangen. In der Begleitung des Botschafters befand sich auch der amerikanische Marineattaché Baum.

Der Botschafter begab sich mit seinem Ehrengelicht nach der Werft, wo ihn auf den am Vordersteven des Tauffschiffes errichteten Tribünen die festlich erragte Menge erwartete. In

feiner Taufrede

führte der Botschafter u. a. aus:

Dieses Schiff ist, wie wir in Amerika sagen, „das letzte Wort“ im Schiffbau. Es ist eines der größten Schiffe und ist mit einem Tonnengehalt von 46 000 Tonnen fast 50 Prozent größer als der „Columbus“, der heute das größte deutsche Fahrzeug ist. Er besitzt eine erstaunliche Geschwindigkeit: sechs Tage nach Newport von Bremen und fünf Tage von den Häfen am Kanal. Ich erlaube mir besonderer Freude, daß die Vorbereitungen für die Sicherheit der Fahrgäste so vollständig sind, wie es die neuesten deutschen Erfindungen erlauben. Sie werden sehen, daß Künstler und Architekten die Salons und Kabinen zu solchen Freuden für Auge und Geschmack gestaltet haben, daß die Fahrgäste vielleicht vergessen werden, daß sie sich auf hoher See befinden.

Kraft der mir vom Norddeutschen Lloyd übertragenen Vollmacht habe ich jetzt diesem Schiff den Namen „Europa“ gegeben. Ich füge den warmen Wunsch hinzu, daß es sich mit Glück begiebt 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 durch Brüderlichkeit.

Darauf nahm Fräulein Schäfel mit einer Flasche deutschen Schaumweins von der Taufanzel aus den Taufsakrament vor.

Bei einem Empfang nach der Taufe der „Europa“ sprach Botschafter Schurman an den innigen Wunsch aus, daß die neuen deutschen Schiffe Scharen von deutschen Besuchern nach Amerika und amerikanischen Besuchern nach Deutschland befördern mögen. Glücklicherweise befinden heute keine künstlichen Hindernisse im Wege der

Das kanadische Getreide, das argentinische und australische Fleisch nach Europa zu befördern war kein Saisongeschäft mehr, sondern fiel immer mehr der Linien-Schiffahrt mit ihren festen Fahrterminen zu.

Die Konkurrenz mit den anderen Seefahrenden Mächten war für Deutschland fester drückend — und doch vermochte man in den neun Jahren des Wiederaufbaus die deutsche Handelsflotte wieder auf jetzt 3,74 Millionen Registertonnen hinauszubringen; und — ihr größter Vorzug — sie besteht in der Hauptsache aus modernen und modernsten Schiffen. Auch die Eiferstüchteleien zwischen den beiden großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften, dem „Lloyd“ und der „Dapag“, zwischen Bremen und Hamburg, haben endlich aufgehört, weil man

„man immer wieder, wenn man die Ausmaße vernimmt, in denen ein solcher Riese des Ozeans erbaut wird.“

Auf den beiden Werften haben etwa 10 000 Arbeiter die neuen Schiffe erbaut. Von der Menge des Materials, das beim Bau verbraucht worden ist, kann man sich eine ungefähre Vorstellung machen, wenn man hört, daß 24 Millionen Ritz Stahlblech auf 1600 Eisenbahnwaggons allein für ein Schiff brangebracht werden mußten, nur um den Rumpf, die Innenwerke und die Zwischenwände zu schaffen. Diese Werke werden mit über 4 Millionen einzelnen Rieten zusammengehalten und 1 200 000 kilo Metall wurde allein für die Rieten, die die Platten des Rumpfes zusammenhalten, verbraucht. In den Wirtschaftsräumen sind Band- und Fußbodenverkleidungen aus Riefen angebracht, die für jedes Schiff eine Länge von über 18 Kilometer haben.

Ebenso allmählich wie diese Zahlen sind auch die Ziffern, die von der Größe der Inneneinrichtung einen Begriff geben. An Bänke führt u. a. ein Schiff u. B. 70 000 Handtücher, 65 000 Servietten und 11 000 Bettlaken mit sich. Für die Verpflegung von Passagieren und Mannschaften nimmt das Schiff für jede Überfahrt mit: 1000 Zentner Fleisch, 2000 Zentner Fisch, 90 000 Eier, 350 Zentner Getreide, 4200 Zentner Mehl, 80 Zentner Brot, 43 Zentner Kaffee, 17 000 Liter Milch, 300 Dektoliter Bier, 15 000 Flaschen Mineralwasser, 18 000 Zigaretten und 120 000 Zigarren.

Eine Geschäftsstrafe, die sich auf jedem Schiff befindet, bietet den Passagieren Gelegenheit, in den verschiedenartigsten Läden ihre Vorräte an Garderobe, Mische, Toilettenartikel und Büchern jederzeit zu ergänzen. Maschinen, von denen vier in jedem Schiff eingebaut sind, bilden die treibende Kraft, und jede dieser Maschinen bewegt eine Schraube, die in einem Stück aus Bronze gegossen und 17 000 Kilogramm schwer ist. Jedes Schiff besitzt 2 Rettungsboote mit neuartiger Ankerungsvorrichtung, die eine besondere Sicherheit beim Herablassen auf das Wasser gewährleisten, so daß sich die Räumung des Schiffes bei einem etwaigen Unfall sehr schnell und sicher vollziehen läßt. Eine Besatzung von über 1000 Personen sorgt für die Bedienung des Schiffes, der Maschinen und der Fahrgäste. Die Bauart und die Stärke der Maschinen werden von beiden Riesenwerften eine bedeutend größere Schnelligkeit verleihen, als sie die bisherigen Schiffe hatten. Die Fahrt nach Amerika werden sie in sechs Tagen zurücklegen.

einfach, daß es besser wäre, zwar getrennt zu marschieren, aber vereint und nicht auseinander loszuschlagen. Noch besteht in der Nordatlantik kein Tarifkampf, noch wahren die Großschiffahrtsgesellschaften der einzelnen Länder eine Art von Burgfrieden; aber wenn es einmal zu einem solchen Kampfe kommen wird, dann steht in ihm die deutsche Handelsflotte nicht bloß einzig, sondern auch in einer neuen guten Rüstung da. Trotz aller dieser unendlichen Schwierigkeiten äußerer und innerer Art, trotz der furchtbaren Verluste im und nach dem Kriege ist man rühmlich an die Arbeit gegangen mit dem Auge auf jenen alten Spruch, der über dem Portal des Bremer Schiffahrtsamts steht: „Navigare necesse est, vivere non,“ „Schiffahrt treiben ist notwendig, aber das Leben ist nicht das Wichtigste.“

Jug. 13 : 6.
guten Leistungen
Mittelschwerer 7.
2 : 10.
Spiel einen zu
die Spielweise der
2 : 3 (2 : 1).
die drei Stürmer
gen fähren. Der
in seine Härte ge-
gen des Erlaubten
4 : 4.
Knaben 2 : 4.
el.
1928.
103 Dänen, 240
2084 Schweine,
Fleischern selbst zu-
Schweine.
R.M.:
1. Al.
2. Al. 67—77
3. Al. 60—66
4. Al. 50—59
5. Al. 40—49
1. Al. 62—65
2. Al. 63—66
3. Al. 54—59
4. Al. 48—53
5. Al. 42—47
6. Al.
7. Al. 75—76
1. Al. 75—77
3. Al. 77—78
4. Al. 75—77
5. Al. 73—74
6. Al. 70—72
7. Al. 68—78
langsam: Schafe
Dänen, 40 Bullen,
Schweine.
mlung des comp.
abend im Konf.
Götting & Co., Naunhof
Dt.
tion.
Spezialhaus
frische Geflügel
und Geflügel
Wilhelm Str. 17
Tel. 242.
und Freitag
frische, Schweine,
Beckens Müll.
den heringe. Täglich
Kale, Lauchgeringe,
Kraut, Flundern.
ermutter,
Inert
ensjahre.
war sie
ank“ und
h.
Steinert
16 ds. Mis-
aus statt.