

Zimmerpreis von 15–40% kostet. Mit der Ausgabe des Blattes einer Befreiungserklärung der Verkehrsgegenwart in Berlin, das fraglos als „Schriftmacher“ für das ganze Reich dienen sollte, ist eine schwere Gefahr für den gesamten deutschen Fremdenverkehr abgewendet.

Auerbach, 21. August. Der Arbeiter Mörner aus Hohengrün überfuhr mit seinem Rad auf dem Wege zu seiner Arbeitsstätte ein das Weges daherkommendes Mädchen. Dadurch kam Mörner zum Sterben und schlug gegen einen Baum, wobei er einen Schädelbruch erlitt.

Bad Brambach, 21. August. Zwischen Brenndorf und Großholz ist ein Arbeiter auf dem Wege zur Arbeitsstätte ermordet und verscharrt worden. Man fand in der Richtung nach Steinen Brille und Stock des Ermordeten. Blutspuren führten zu der Stelle, wo der bez. die Türe des Ermordeten verscharrt hatten. Der Tormordete war mit einem Spaten tödlich geschlagen und bis zur Unkenntlichkeit zugerichtet worden.

Breitau, 21. August. Der Schleppdampfer „Wasserhund“ ist unterhalb der Schleuse von Linden bei Wrieg durch Reiseexplosion vernichtet und das Hinterteil des Schiffes vom Strom auf einen Buhnenkopf geworfen worden. Der Besitzer des Dampfers, seine Frau und sein Sohn sind tot. Weiter ihnen sollen noch ein Koch und eine Hilfskraft an Bord gewesen sein, aber deren Überleben ist nicht verlautet.

Stuttgart, 21. August. Der neue Gültigkeits-Hauptbahnhof, dessen Bau schon vor dem Kriege begonnen wurde, wird am 1. Oktober in seinem ersten Bauteil fertiggestellt und mit einer großen Feier eröffnet werden, zu der auch der Reichsverkehrsminister sein Erscheinen angekündigt hat.

Kratzau, 21. August. Bei einer Gruben-Katastrophe in Kratzau sind bisher acht Leichen geborgen worden. Es werden noch 17 Bergleute vermisst. Die Rettungsarbeiten erfordern eine vollständige Umgrabung des verschütteten Stollens, sodass keine Hoffnung besteht, dass die vermissten Bergleute mit dem Leben davonkommen.

Böllswirtschaftliches.

* Nach dem Aufweis der Reichsbank vom 15. d. W. hatte die Bank zur Monatsmitte wiederum außerordentlich starke Ansprüche an Kredite und Zahlungsmitteln zu gedenken. Die gesamte Kapitalanlage ist um 10 453,6 Mill. M. auf 231 206,6 Mill. M. gestiegen. Die kontinuierliche Deckung allein erhöhte sich um 10 328,6 Mill. M. auf 230 704,1 Mill. M., und zwar wurde der Bezeichnungsbetrag der Bank um 2284,7 Mill. M., der Bestand an diskontierten Reichsschuldenwechseln um 8043,8 Mill. M. Die Annahme der Anlagebehörde der Bank ist diesem ausdrücklich auf Kreditforderungen von privater Seite zurückzu führen, denn die Summe der Bezahlsätze 25: Schapanwechseln hat ihren Grund nicht in einer Erhöhung der laufenden Schulden des Reiches — die schwedende Schulde ist vielmehr um eine halbe Milliarde M. zurückgegangen —, sondern darin, dass im Verleih untergetretene Schapanwechseln mit Rückicht auf die privaten Giroabteilungen bei Ablauf nicht neu diskontiert wurden, oder im Wege der Rediskontierung an die Bank zurückgefordert. Die neu beanspruchten Kreditforderungen zum größeren Teil auf den Konten der fremden Gelder belasten blieben, zeigen diese eine Erhöhung um 7297,4 Mill. M. auf 44 056,2 Mill. M. Die Neuabflüsse an papierenen Zahlungssitzen — Banknoten und Darlehnslastschriften — aus den Kassen der Bank in den Verkehr beliefen sich in der zweiten Augustwoche zusammen auf 6308,4 Mill. M., während in der Vergleichszeit des Vorjahrs Rückläufe in Höhe von 416,4 Mill. M. zu beobachten waren. Ein eingehen auf den Beauftragungsumfang in der Berichtswoche um 6811,7 Mill. M. auf 205 275,3 Mill. M. weiter angewachsen, der Umlauf an Darlehnslastschriften um 503,3 Mill. M. auf 12 521,1 Mill. M. zurückgegangen. Die Darlehnsbestände der Darlehnslastschriften liegen weiter erheblich an, nämlich um 275,1 Mill. M. auf 29 224,8 Mill. M. Die Darlehnslastschriften führen einen dieser Zusammensetzung entsprechenden Betrag an Darlehnslastschriften an die Reichsbank ab, sodass deren Bestände an solchen Zeichen unter Berücksichtigung der erwähnten aus dem Verleih aufgenommenen Summe eine Vermehrung um 328,8 Mill. M. auf 16 583,4 Mill. M. aufzuweisen.

Die Verkehrsnot der Reichsbahn im Jahre 1921. Ein Deutscher ist das Deutsche im Industrie- und Handelsstaat anzunehmen wie folgende Ausdrückungen: Im Jahre 1921 stand bei der Reichsbahn eine Verkehrsnot, die den Werteverlust in jüngstem Umfang lädt und verleierte, von der aber weiteste Heidestörung teilweise rechte Vorstellung haben. Daher haben die großen Zentralverbände der gesamten Wirtschaft (Zentralverband des Deutschen Großhandels, Reichsverband der Deutschen Landwirtschaft, Deutschen Landwirtschaftsrat, Auskunft der gesamten Spediteurverbände Deutschlands, Deutscher Städtebund) unter der Federführung des Deutschen Industrie- und Handelsstaates einen gemeinsamen Verkehrsnot in einer soeben erreichten Deutschericht um so mehr darstellen zu müssen geglaubt, als leider bestreitet werden muss, dass eine ähnliche Verkehrsnot auch im Herbst 1922 wieder entsteht. Der erste Teil der Denkschrift behandelt die Ursachen der Verkehrsnot. Unter Benutzung amtlicher Zahlen sind die ungünstige Betriebsschwäche der Lokomotiven, die mangelhaften Leistungen der Verkehrsnot, die im Jahre 1921 um 34,2 Proz. geringer waren als 1918, der Mangeldienst, die Verkehrsbehörden und der Wagenumsatz besprochen. In welchem hohen Maße die Eisenbahnverwaltung den Wagenanforderungen nicht entsprach, zeigen die in der Denkschrift veröffentlichten Zahlen, aus denen hervorgeht, dass im Jahre 1921 von allen angeforderten Wagen nicht geliefert werden konnten: im Januar 14,8 Proz., im Februar 7 Proz., im März 6,4 Proz., im April 1,8 Proz., im Mai 1 Proz., im Juni 1,2 Proz.,

im Juli 4 Proz., im August 17,8 Proz., im September 29,2 Proz., im Oktober 48,1 Proz., im November 36,8 Proz., im Dezember 30,9 Proz. Im Jahre 1922: im Januar 15 Proz., im Februar 22 Proz., im März 21,8 und im April 10,9 Proz. Das ist keinem in diesen Zahlen ist, dass 1922 die Wagennot noch größer ist als 1921.

Im zweiten Teil der Denkschrift werden die Wirkungen der Verkehrsnot der Reichsbahn dargestellt. An einer Reihe von Beispielen ist gezeigt, wie der deutsche Ein- und Ausfuhrhandel anstatt über deutsche Schiffe infolge der Verkehrsnot über Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen abgetrieben worden ist und wie der innerdeutsche Verkehr gelitten hat.

Diese Beispiele mit ziemlich hohen Verlusten der Privatwirtschaft entstandenen Milliardenverluste, bestehen sich auf den Kohlenvertrieb und die Kohlenförderung auf den Baumwollverkehr, auf den Lebensmittelverkehr, auf den Industrieverkehr, auf die chemische Industrie, auf den Betrieb von Eisenbahnen, auf den Metall- und Maschinenverband, auf den Verkehr von Holzstoff und Papier und auf den Verkehr verschiedener anderer Güter.

Die in der Denkschrift vorgeschlagenen Maßnahmen beruhen im wesentlichen ebenfalls auf aus der Praxis gewohnten Mitteln. Besonders hingewiesen ist auf die Notwendigkeit des Ausbaus der Grenzbahnhöfe und einer Anzahl anderer Bahnhöfe und Strecken, auf Verbesserung des Rangierdienstes, Belebung der Lokomotivausstattung, Verbesserung des Wagenumsatzes, Zusammenwirken von Eisenbahnverwaltung und Verkehrsamt sowie von Eisenbahnverwaltung und Binnenschiffahrt, auf Beschleunigung der Baderarbeiten auf den Güterbahnen und auf die Tarifpolitik der Reichsbahn.

Expressgutförderung zur Leipziger Herbstmesse.

Zur Förderung der Expressgüter nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort aus Anlass der Herbst-Muermesse 1922 werden von Dienstag, den 22., bis Sonntag, den 27. August 1922, in den Büros

ab Dresden Hbf. 5,10 nachts, 9,43, 2,21, 8,10 nachts, 8,27, 1,12, 5,58, über Niesa 12,00 nachts ab Dresden Hbf. 5,00 nachts, 4,40, über Görlitz ab Leipzig Hbf. 9,33, 9,28 nachts, ab Hof Hbf. 10,46, 2,50, 5,06, ab Leipzig Hbf. 2,24, 3,49, 2,07 nachts, 10,42 nachts,

ab Chemnitz Hbf. 5,15 nachts, 9,10, 8,27 über Böhl ab Leipzig Hbf. 7,52, 11,48, 6,11 nachts. Zusätzlich besondere Expresszugwagen nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort geführt. Von hier werden diese sofort nach Ankunft an den Verbindungen der Güterabfertigung Leipzig-Dresden Hbf. gebracht, wo die Expressgüter entladen und ausgeliefert werden.

Ankündigung von Expressgut und beschleunigtem Güter.

Bahnübergendes Expressgut und beschleunigtes Güter werden örtlich der Leipziger Herbstmesse, Zur Förderung der Expressgüter nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort aus Anlass der Herbst-Muermesse 1922 werden von Dienstag, den 22., bis Sonntag, den 27. August 1922, in den Büros

ab Dresden Hbf. 5,10 nachts, 9,43, 2,21, 8,10 nachts, 8,27, 1,12, 5,58, über Niesa 12,00 nachts ab Dresden Hbf. 5,00 nachts, 4,40, über Görlitz ab Leipzig Hbf. 9,33, 9,28 nachts, ab Hof Hbf. 10,46, 2,50, 5,06, ab Leipzig Hbf. 2,24, 3,49, 2,07 nachts, 10,42 nachts,

ab Chemnitz Hbf. 5,15 nachts, 9,10, 8,27 über Böhl ab Leipzig Hbf. 7,52, 11,48, 6,11 nachts. Zusätzlich besondere Expresszugwagen nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort geführt. Von hier werden diese sofort nach Ankunft an den Verbindungen der Güterabfertigung Leipzig-Dresden Hbf. gebracht, wo die Expressgüter entladen und ausgeliefert werden.

Ankündigung von Expressgut und beschleunigtem Güter.

Bahnübergendes Expressgut und beschleunigtes

Güter werden örtlich der Leipziger Herbstmesse, Zur Förderung der Expressgüter nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort aus Anlass der Herbst-Muermesse 1922 werden von Dienstag, den 22., bis Sonntag, den 27. August 1922, in den Büros

ab Dresden Hbf. 5,10 nachts, 9,43, 2,21, 8,10 nachts, 8,27, 1,12, 5,58, über Niesa 12,00 nachts ab Dresden Hbf. 5,00 nachts, 4,40, über Görlitz ab Leipzig Hbf. 9,33, 9,28 nachts, ab Hof Hbf. 10,46, 2,50, 5,06, ab Leipzig Hbf. 2,24, 3,49, 2,07 nachts, 10,42 nachts,

ab Chemnitz Hbf. 5,15 nachts, 9,10, 8,27 über Böhl ab Leipzig Hbf. 7,52, 11,48, 6,11 nachts. Zusätzlich besondere Expresszugwagen nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort geführt. Von hier werden diese sofort nach Ankunft an den Verbindungen der Güterabfertigung Leipzig-Dresden Hbf. gebracht, wo die Expressgüter entladen und ausgeliefert werden.

Ankündigung von Expressgut und beschleunigtem Güter.

Bahnübergendes Expressgut und beschleunigtes

Güter werden örtlich der Leipziger Herbstmesse, Zur Förderung der Expressgüter nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort aus Anlass der Herbst-Muermesse 1922 werden von Dienstag, den 22., bis Sonntag, den 27. August 1922, in den Büros

ab Dresden Hbf. 5,10 nachts, 9,43, 2,21, 8,10 nachts, 8,27, 1,12, 5,58, über Niesa 12,00 nachts ab Dresden Hbf. 5,00 nachts, 4,40, über Görlitz ab Leipzig Hbf. 9,33, 9,28 nachts, ab Hof Hbf. 10,46, 2,50, 5,06, ab Leipzig Hbf. 2,24, 3,49, 2,07 nachts, 10,42 nachts,

ab Chemnitz Hbf. 5,15 nachts, 9,10, 8,27 über Böhl ab Leipzig Hbf. 7,52, 11,48, 6,11 nachts. Zusätzlich besondere Expresszugwagen nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort geführt. Von hier werden diese sofort nach Ankunft an den Verbindungen der Güterabfertigung Leipzig-Dresden Hbf. gebracht, wo die Expressgüter entladen und ausgeliefert werden.

Ankündigung von Expressgut und beschleunigtem Güter.

Bahnübergendes Expressgut und beschleunigtes

Güter werden örtlich der Leipziger Herbstmesse, Zur Förderung der Expressgüter nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort aus Anlass der Herbst-Muermesse 1922 werden von Dienstag, den 22., bis Sonntag, den 27. August 1922, in den Büros

ab Dresden Hbf. 5,10 nachts, 9,43, 2,21, 8,10 nachts, 8,27, 1,12, 5,58, über Niesa 12,00 nachts ab Dresden Hbf. 5,00 nachts, 4,40, über Görlitz ab Leipzig Hbf. 9,33, 9,28 nachts, ab Hof Hbf. 10,46, 2,50, 5,06, ab Leipzig Hbf. 2,24, 3,49, 2,07 nachts, 10,42 nachts,

ab Chemnitz Hbf. 5,15 nachts, 9,10, 8,27 über Böhl ab Leipzig Hbf. 7,52, 11,48, 6,11 nachts. Zusätzlich besondere Expresszugwagen nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort geführt. Von hier werden diese sofort nach Ankunft an den Verbindungen der Güterabfertigung Leipzig-Dresden Hbf. gebracht, wo die Expressgüter entladen und ausgeliefert werden.

Ankündigung von Expressgut und beschleunigtem Güter.

Bahnübergendes Expressgut und beschleunigtes

Güter werden örtlich der Leipziger Herbstmesse, Zur Förderung der Expressgüter nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort aus Anlass der Herbst-Muermesse 1922 werden von Dienstag, den 22., bis Sonntag, den 27. August 1922, in den Büros

ab Dresden Hbf. 5,10 nachts, 9,43, 2,21, 8,10 nachts, 8,27, 1,12, 5,58, über Niesa 12,00 nachts ab Dresden Hbf. 5,00 nachts, 4,40, über Görlitz ab Leipzig Hbf. 9,33, 9,28 nachts, ab Hof Hbf. 10,46, 2,50, 5,06, ab Leipzig Hbf. 2,24, 3,49, 2,07 nachts, 10,42 nachts,

ab Chemnitz Hbf. 5,15 nachts, 9,10, 8,27 über Böhl ab Leipzig Hbf. 7,52, 11,48, 6,11 nachts. Zusätzlich besondere Expresszugwagen nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort geführt. Von hier werden diese sofort nach Ankunft an den Verbindungen der Güterabfertigung Leipzig-Dresden Hbf. gebracht, wo die Expressgüter entladen und ausgeliefert werden.

Ankündigung von Expressgut und beschleunigtem Güter.

Bahnübergendes Expressgut und beschleunigtes

Güter werden örtlich der Leipziger Herbstmesse, Zur Förderung der Expressgüter nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort aus Anlass der Herbst-Muermesse 1922 werden von Dienstag, den 22., bis Sonntag, den 27. August 1922, in den Büros

ab Dresden Hbf. 5,10 nachts, 9,43, 2,21, 8,10 nachts, 8,27, 1,12, 5,58, über Niesa 12,00 nachts ab Dresden Hbf. 5,00 nachts, 4,40, über Görlitz ab Leipzig Hbf. 9,33, 9,28 nachts, ab Hof Hbf. 10,46, 2,50, 5,06, ab Leipzig Hbf. 2,24, 3,49, 2,07 nachts, 10,42 nachts,

ab Chemnitz Hbf. 5,15 nachts, 9,10, 8,27 über Böhl ab Leipzig Hbf. 7,52, 11,48, 6,11 nachts. Zusätzlich besondere Expresszugwagen nach Leipzig Hbf. Ostseite Ort geführt. Von hier werden diese sofort nach Ankunft an den Verbindungen der Güterabfertigung Leipzig-Dresden Hbf. gebracht, wo die Expressgüter entladen und ausgeliefert werden.

findet. Das bahnübergende Expressgut und beschleunigte Güter, das über die ehemals sächsischen Strecken nach Leipzig Hauptbahnhof eingeführt wird, nur auf dem Verbindungsverbinden der Güterabfertigung Leipzig-Dresden Hbf. ausgeliefert. Der Verlauf von Expressgut und beschleunigtem Güter bleibt wie bisher in der Güterabfertigung auf dem Hauptbahnhof.

Gefahrgutmarkt und Verfolgerer Vertrag.

Die Zeit der märchenhaften Frachtpreise, wie sie während des Kriegs und in den ersten Nachkriegsjahren in der Seeschifffahrt geahndet wurden, ist vorbei. Heute liegen die Verhältnisse vollkommen umgedreht. Statt Mangel an Schiffsräumen herrscht Überschuss. Die Weltmarktflotte ist von 42,5 Millionen Brutto-Registertonnen Ende Juni 1914 auf 56,8 Millionen angewachsen. Den Löwenanteil an diesem Wachstum haben die Vereinigten Staaten von Amerika, deren Dampfflotte um rund 11 Millionen Brutto-Registertonnen zugenommen hat. Auf der anderen Seite aber ist der Überschuss sowohl was das Verdeck von Passagieren, namentlich aber was das Verdeck von Gütern angeht, infolge des albermannischen Niederganges der Weltwirtschaft außerordentlich herabgesunken. Einem verhältnismäßig geringen Angebot von Frachten steht also ein gewaltig geheiligtes Angebot von Schiffsräumen gegenüber. Nach dem Gesetz der Preisregulierung durch Antrag und Nachfrage ist natürlich eine wachsende und sehr empfindliche Herabsetzung der Frachtkosten erfolgt. Die Umstellung der Dinge kennzeichnet zwei Typen von englischer bzw. amerikanischer Seite vornehmlich, indem sie verschiedene Überblicke über die Entwicklung seit 1920. Seit man den Frachtkosten von 1920 gleich 100, so ergibt sich nach der englischen Überblick für Januar 1921 eine Indexziffer von 46,3; für den Juni des gleichen Jahres eine solche von 42,7; im Januar 1922 sind die Frachten auf 33,0 und im Juli auf 29,8 heruntergegangen. Nach den vom amerikanischen Bundesamt veröffentlichten Angaben haben sich die Frachten für Weizen und Baumwolle von den Vereinigten Staaten nach englischen bzw. Mittelmeerküsten folgendermaßen entwidmet:

	Englische Hosen Mittelmeerhäfen
Januar 1920	100,0
1921	60,7
Dezember 1921	32,4
Januar 1922	31,7
April 1922	27,