

### Aus der Stadt Halle

Das alte Gesangbuch.  
Von Felix Burdhardt.

In der warmhübsigen, bunten Trabe am Fenster meiner Stube, die so viele Dinge aus Urzeiten birgt, liegt soeben vergräbter Briefen und meiner Bibel das Gesangbuch meiner Großmutter.

Wenn ich es jetzt so in die Hand nehme, das einfache glatte Büchlein mit dem zierlichen Namenszug auf der Innseite, dann lese ich sie, wie sie am Sonntag in der Morgenfrühe die mit weißem Sand behetzten Stufen vom Haus hinunterleitet, das schwarze, schlichte Kleid gefaltet, damit der Saum sich nicht bekümmere, die andere Hand aber spannte sich um das Gesangbuch. Die Gloden kullerten und die Sonne lag auf ihrem höchsten Ästzel. Der schmale Goldstreifen der Gesangsbuchblätter glänzte hell. Wenn sie dann wieder aus der Kirche kam, schloß sie das Buch ein: in den glänzenden Mahagonifrischholzdeckel, sorgfältig wie einen kostbaren Schatz. Ich will dieses Buch hüten, denn es ist mir, als läge zwischen den Seiten noch ein Bild ihrer Augen oder ein lütel Gebet.

### Milde Strafe.

In der Nacht des 8. Juli wurden ein Marinefeldat und ein Reichsbahnfeldat, als sie die Fortstraße entlang gingen, ohne jede Veranlassung von etwa 15-20 Leuten angepöbeln. Und als die beiden Soldaten auf die Schimpfreden nicht reagierte, wurden sie angegriffen und geschlagen. Die Soldaten konnten sich schwere Mißhandlungen jedoch durch schlaunige Flucht entziehen. Sie hatten polizeilichen Schutz. Als sie an der Stelle des Heberalles eintrafen, fanden nur noch verzeigte Verletzungen dort. Der Reichsbahnfeldat erlitt jedoch die beiden Arthelber Entersschulden und Körper als Angreifer wieder.

Geldbühnenführer kritiken sie. Auch vor Gericht betreten sie ihre Unschuld. Körper auf ein, infolge von Trunkenheit könne er sich auf nichts mehr besinnen. Aber das Zeugnis half ihnen nichts, sie wurden durch die Beweisaufnahme überführt. Das Gericht erkannte auf 50 und 70 Mark Geldstrafe.

### Viel Ware — wenig Käufer.

Trotzdem an den Dornestagmärkten nur wenig Betrieb ist, war doch ziemlich viel Ware angefahren. Auf dem Gemüsemarkt gab es Spinat, Kohl, Weiß- und Wirsingmahl in großen Mengen. Spinat hat sogar einen verhältnismäßig hohen Preis mit 10 Pfennigen das Pfund. Kartoffeln waren heute mehr zu sehen als sonst. Sellerie die Knolle 15 Pfennige. Auch Rosenkohl war stark angeboten.

Der Fiselmarkt war nur schwach besucht, auch der Geflügelmarkt lag ziemlich still. Prachtige Puter, Fasanen, Sühner und Tauben, Hahn, Hirsch- und Rehfleisch warteten auf Käufer.

Auf dem Fischmarkt gab es Saarlische, darunter ziemlich kleine Sorten, das Pfund zu 40 Pfennigen.

Der Blumenmarkt brachte Weiden, die allerdings aus dem Gemüchshaus stammen. Dann Weidenzägen und Satelnubblüten, Zannergän und Papicropfen.

## Lastauto und Reichsbahn im Kampf.

Gesamtsitzung der Handelskammer. — Die Reichsbahn als Speiteur? — Erklärung des Reichsbahnvertreters. — Scharfe Kampfanfrage gegen Lastauto-Konkurrenz. — Vorausleistungen für den Wegebau.

Die gestrige Sitzung der Industrie- und Handwerkerkammer geman ein besonderes Interesse für die breite Öffentlichkeit durch zwei Themen: Reichsbahn und Lastauto — Wegebauarbeiten der Kraftwagen. Die Erörterungen geschahen im Anschluß an einen Vortrag des Herrn Smidius aus Pößitz. „Die Reichsbahn als Speiteur“. Der Redner stellte eine eingehende Untersuchung darüber an, ob es erforderlich sei, daß die Reichsbahn die Geschäfte der Privatbetriebe übernehme und sich ein Monopol schaife. Pläne und Berechnungen von drei Eisenbahnschleusen fliegen dafür herbei vor. Der Redner wies nach, daß für die Wirtschaft kein Vorteil entstehen würde. Die Reichsbahn sei nicht in jeder Hinsicht imstande, den fähigen, schnellbeweglichen Speiteur zu ersetzen. Das Speiteurgeschäft erülfie auch durchaus die Aufgaben, die ihm gestellt sind, so daß die Kunden nicht den Wunsch haben, eine Änderung im Speiteurwesen einzutreten zu sehen. Der Ausblick des Deutschen Industrie- und Handwerksrates habe sich deshalb solchen Monopolbestrebungen gegenüber ablehnend verhalten.

Namens der Reichsbahn erklärte Oberregierungsrat Kallmuth, daß es sich bei jenen Plänen und Berechnungen nur um eine Privatarbeit dreier Herren der Reichsbahn gehandelt habe. Die Pläne würden dienlich nicht weiter verfolgt. Dagegen richtet die Reichsbahn ihr Augenmerk jetzt auf den Wettbewerb der Kraftfahrzeuge.

Die Reichsbahn — so führte er aus — ist gezwungen, sich allen Verkehr, den sie hat, anzubringen zu erhalten. Denn sie muß gemaltige Summen an Reparationskosten aus ihren Bruttoerträgen tragen. Summen, die in drei Jahren auf 680 Millionen Mark anwachsen. Ist sie dieser Aufgabe nicht gewachsen, dann legt der Kommissar der Entente die Hand auf die Waage, veräußert Teile davon, erhöht die Tarife, schaltet und mollet, wie er will. Die Allgemeinheit hat ein großes Interesse daran, daß dieser Moment nicht eintritt. Wenn die 680 Millionen bei der Reichsbahn nicht aufzubringen sind, müßte der fehlende Betrag aus Steuern genommen werden. Darum können wir uns von den Entente-Kautos in keiner Hinsicht den Rang ablaufen lassen. Selbstverständlich ist der Jahrbüchereifer der Lastautos legitim und uns willkommen; aber

### Konkurrenzverkehr wird auch Schäftsfe bekämpft.

Vor vierzehn Tagen hat ein gallischer Offizier eine Lastauto Linie Leipzig-Samburg eröffnet. Von Leipzig laufen noch andere Linien nach Berlin, nach Chemnitz-Dresden. Zu all diesen Linien treten wir in Kampf. Die Wäfen sind dabei nicht gleich. Wir sind behilflich außer mit den Reparationskosten mit richtigen Unterhaltungslofen; die Kraftwagen zahlen bisher nichts. Nach dem Gesetz vom 1919 bedürfen Autolinen jedoch der Genehmigung durch den Regierungspräsidenten und ähnliche Stellen; die Reichsbahn ist vorher zu hören. Wir werden peinlich feststellen, ob diese Genehmigung bedacht ist. Die Autos werden ja in nächster Zeit zu den Kosten des Wegebau herangezogen. Aber die Eisenbahn zählt ja auch schon 500 Millionen Verkehrssteuern — 7 Prozent im Tarif sind für Verkehrssteuern vorzulegen.

Wenn wir den Kampf gegen die Lastauto Linien aufnehmen, so wollen wir sie natürlich nicht mit Gewalt unterbinden, sondern wir wollen sie überwinden, indem wir

### bessere machen.

Nicht die Preisfrage ist das Ausschlaggebende — die Autos nehmen ja höhere Preise als wir —, sondern die Schnelligkeit macht es. Hier wollen wir den Sichel ansetzen. Manches ist ja, nachdem Krieg und Revolution uns nur merkwürdige Schwierigkeiten gestellt haben, schon wieder besser geworden. Die Hunderte von Kisten auf den Güterzügen aus einer Zeit, wo ein Streit den anderen jagte, sind aufgearbeitet. Vieles gilt es noch zu tun. Wenn 3. Güter, um vom Böhmer Transport — zwei Kilometer weit nach Berlin hineintransporten, 7 Stunden gebrauchen, so muß das geändert werden. Wir werden die Güterüberführung nach und nach den vorzulegenden Rangierbahnhöfen praktischer gestalten. Güternachzüge einzurichten usw. Auf jeden Fall wird der Wettbewerb gegen die Lastautos mit aller Entschiedenheit aufgenommen.

In der Aussprache erklärte Stadtrat Mangewski an, daß die Reichsbahn von dem erschwerenden Zielstand der ersten Nachkriegsjahre sich wieder zu ursprünglicher Höhe emporgeschoben habe. Aber die Wirtschaft seien zu hoch, dank eines, die die Ware zum Abfertigungsort ohne Umladung bis vor das Lagerhaus bringen, arbeiten bis zu 50 Kilometer billiger. Grundrecht wäre, wenn die Reichsbahn gegenüber den Autos ein Monopol erlöbte. Die Kraftwagen würden jetzt durch Beiträge für Wegebau bedingt, eine

### Steuer für Beschädigung der Häuer

durch Kraftwagen werde folgen. Damit sei eine gesunde Grundlage für den Wettbewerb geschaffen. Man möge sich allgemeinen Beiz der Wettbewerb einleiten.

Eng mit dieser Materie hing lobann das Thema „Vorausleistungen für den Wegebau“ zusammen. über des Herr Dr. Friedrichmann referierte. Er gab eine Uebersicht über die Maßnahmen, die bisher von der Kammer gegen die unüberführbare Verordnung in dieser Sache getroffen worden sind. Der Bauhof ist in Halle beabsichtigt, ein Verkaufsliken durchzuführen. Allerdings erlaube der Weg dafür schwierig und langwierig. Man wolle erst Erhebungen über die wirklichen Verhältnisse vornehmen und dann Verkaufsliken festlegen. Der Redner sprach wie die Debatte, die der Herr Generaldirektor Dr. Traus, der Präsident Stedner und Kaufmann Werther waren sich darin einig, daß der Autowettbewerb zu den Wegebauarbeiten herangezogen werden muß. Das könne aber nur auf Grund einer Verkaufsliken geschähen, nicht nach Zonenkilometer-Berechnung oder auf ähnlicher Grundlage. Der Vorstand wurde ermächtigt, dafür einzutreten, daß einheitlich überall die Verkaufsliken die sich im Ruhegebiet bemüht hat, eingeführt wird.

Die Sitzung hatte der Präsident, Herr Kurt Stedner, mit einem Rückblick auf das vergangene Wirtschaftsjahr eröffnet, in dem er sich eingehend über die Inflationsszeit, den Export und die Notwendigkeit seiner Sehung und ähnlichen Fragen ausließ. U. a. führte er aus:

Das vergangene Jahr hat im Zeichen einer außerordentlich gelagerten Steuererhebung geendet, die ja an sich ihre Berechtigung dadurch fand, daß durch die Inflation die Zahlung der Steuern und Zölle bei Nullität nach einigen Monaten sich als nahezu wertlos herausstellte und die Vorauszahlung an sich zunächst nicht unerschwerlich erscheinen konnte. Diese Vorauszahlungen

erbrachten vom 1. April bis 30. September 1924 an Steuern und Zölle 2 Milliarden, und es ist zu erwarten, daß für das gesamte Etatsjahr diese Mehreinnahmen auf 1 Milliarden zu schätzen sind. Die Umsatsteuer ist ja zwar inzwischen von 2 1/2 auf 2 Prozent ermäßigt worden, und vom 1. Januar 1925 ab auf 1 1/2 Prozent. Ebenso tritt eine Ermäßigung auf die Vorauszahlungen auf Einkommen- und Körperschaftsteuer von 25 Prozent ein. Es läßt sich jedoch nicht von der Hand weisen, daß alle diese Ermäßigungen völlig unzureichend sind und daß, wie nun uns schon oft bezeugt, eine Entkommensteuerreform notwendig ist. Eine Entkommensteuerreform ist schon im April 1924 verlangt worden, was, wie ich schon angedeutet habe, durch die unglückliche Umgestaltung der Einkommensteuer eine Erhöhung der Preise für Fertigerzeugnisse, deren Verbilligung erstrebt wird, bis zu nahezu 20 Prozent erreicht hat. Herbeigeführt ist die Reformierung unserer Währung im Frühjahr, das er in rigoröser Weise für die Anordnungbringung des Etats sorgen werde. Er hat dieses Versprechen auch durchaus erfüllt. Ich kann aber nur betonen, daß ich nicht glaube, daß ein derartiges Experiment sich ein zweites Mal durchführen läßt, ohne die Wirtschaft auf das intensivste zu schädigen.

Es ist vielfach in Industrie und Handel beklagt worden, daß die Zahlungen in ihrer Forderung seitens der Kaufleute gegenüber den seitlichen Vereinarbeitungen nur sehr zögernd und langsam erfolgen. Es ist dies meines Erachtens nach einseitig auf die erheblichen Vorauszahlungen von Steuern und Zöllen zurückzuführen. Auf der anderen Seite ist nicht zu verkennen, daß, wie ich das schon früher einmal geäußert habe, es sich um die weitaus meisten Firmen nicht möglich ist, den Gehalt in demselben Umfang fortzuführen, wie es vor dem Kriege möglich war. Auch durch die Kriegsjahre hat die Kaufkraft der erheblichen Teil ihres Vermögens verlorzogenen ist und sich bei der enormen Belastung nur langsam ein Normalmaß erreichen läßt.

Eine Forderung, von der gar nicht oft genug geredet werden kann, ist die, nur allem wieder danach zu streben.

### Kapital durch Erparnisse

zu schaffen. Alle die Einwürfe, die die Unmöglichkeit des Sparens betreffen, sind namentlich mittelfällig bis hinwärtig zu bezeichnen, aber es muß leider festgelegt werden, daß der Spartrieb noch recht wenig entwickelt ist. Der Zuwachs an sogenannten Spargeldern in den Partikularien beläuft sich zum großen Teile auf öffentlichen Geldern, vor allem auf vorbezogenen Steuern und Zöllen, und ich halte es für meine Pflicht, auch hier in aller Deutlichkeit zu erklären, wie behauptet es ist, daß ein großer Teil solcher Gelder in einer Weise Verwendung gefunden hat, die auf das tiefste zu beklagen ist. Es muß verlangt werden, daß diese Gelder in Kanäle fließen, die dafür sorgen, daß eine Verfrachtung der Wirtschaft in ihre kleinsten Verästelungen hinein herbeigeführt wird.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Kapital- und Kreditnot sich etwas erleichtert hat, daß unsere Reichsmarktwährung sich durchgehelt hat und sich behaupten wird. Es macht sich eine gewisse Belebung des Geschäftes bemerkbar. Ich möchte aber ausdrücklich warnen vor einem zu großen Optimismus, der leicht dazu führen würde, wieder zu Kreditverfräntungen zu führen, wie wir sie in unliebsamer Weise vor beinahe Jahresfrist erlebt haben. Immerhin soll man nicht mit pessimismus in die Zukunft schauen, denn ohne eine gewisse Zurechtfindung können Handel, Industrie und Bergbau nicht gedeihen. Aber wie schon mehrfach der Reichsfinanzdirektor Dr. Schaaf erklärte: Wir müssen Geduld, Geduld und nochmals Geduld haben!

Ich schreibe mit dem Wunsche, daß uns im neuen Jahre eine mehr oder weniger in das glückliche Entwidlung unseres Wirtschaftslebens beschreiben sein möge!

# Versorgen Sie sich mit aussergewöhnlich billigen Waren

aus unseren

## Resten u. Restbeständen

### Sonnabend endgültig der letzte Tag.

# Leopold Hussbaum



Halle a. S.

Das führende Kauf- und Warenhaus

Gr. Ulrichstr. 60/61



