

Der Sächsische Erzähler

Bischofswerdaer

Tageblatt

Einziges Tageszeitung im Amtsgerichtsbezirk Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten

Dieses Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft, der Schulinspektion und des Hauptzolamts zu Bauhen, des Amtsgerichts, des Finanzamtes und des Stadtrats zu Bischofswerda.



Unabhängige Zeitung für alle Stände in Stadt und Land. Dichteste Verbreitung in allen Volksschichten

Beilagen: Silberwoche, Jugend u. Deutschum, Mode vom Tage, Frau und Heim, Landwirtschaftliche Beilage. — Druck und Verlag von Friedrich May G. m. b. H. in Bischofswerda. Fernsprecher Nr. 444 und 445

Erscheinungsweise: Jeden Werktag abends für den folgenden Tag. Bezugspreis für die Zeit eines halben Monats: frei ins Haus halbmönatlich Mk. 1.20, beim Abholen in der Geschäftsstelle wöchentlich 50 Pfg. Einzelnummer 10 Pfg. (Sonntags- und Feiertagsnummer 15 Pfg.) — Alle Postanstalten, sowie unsere Zeitungsanstalter u. die Geschäftsstelle nehmen Bestellungen entgegen

Postfach-Konto: Amt Dresden Nr. 1521. **Gemeindeverbandskasse Bischofswerda Konto Nr. 84.** Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgend welcher Art — hat der Bezugsnehmer keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises.

Anzeigenpreis (in Reichsmark): Die 43 mm breite einpaltige Grundzeile 25 Pfg., dreipaltige Anzeigen 30 Pfg., die 80 mm breite Reklamszeile (im Textteil) 70 Pfg. Für das Gesetzen von Anzeigen in bestimmten Nummern und an bestimmten Plätzen keine Gewähr. — Rabatt nach Tarif. — Für Sammelanzeigen tarifmäßiger Ausschlag. — Erfüllungsort Bischofswerda

Nr. 242

Sonnabend, den 16. Oktober 1926.

81. Jahrgang

Tageschau.

Reichspräsident von Hindenburg ist in Braunschweig zu einem Besuche der Regierung eingetroffen.

Die Verhandlungen zur Umbildung der preussischen Regierung sind bis zum 3. November vertagt worden.

In den Wandelhallen des preussischen Landtags kam es Donnerstag nachmittag zu stürmischen Ausbrüchen mit einer Erwerbslosenordnung.

Aus Paris wird gemeldet, daß im Laufe der Dezentratung des Völkerbundes in Genf der Vorschlag gemacht und wahrscheinlich auch angenommen werden würde, die Märztagung des Völkerbundes im Jahre 1927 in Berlin abzuhalten.

Das ungarische Kabinett ist, nachdem der juristische Teil der Französischung rechtskräftig erledigt ist, zurückgetreten.

Zu den mit * bezeichneten Meldungen finden die Leser Ausführliches an anderer Stelle.

Der englische Rückzug aus der Hamburg-Neuyork-Fahrt.

Von Dr. R. J. Berger.

Im Binnenlande hat kürzlich eine Meldung beträchtliches Aufsehen erregt, nach der die White Star, American- und Cunard-Lines beabsichtigen, sich aus der Neuyork-Hamburg-Fahrt zurückzuziehen. An der Wasserfront selbst, wo man die Verhältnisse täglich verfolgen kann, sah man seit längerer Zeit diesen Entschluß kommen, nachdem bereits vor Jahresfrist die Royal Mail Steamship Co. ihren feinerzeit mit vielen Unkosten aufgezogenen Dienst — im Hamburger Hafen sind von ihr große Kaimanlagen gepachtet worden — hat aufgeben müssen.

Man braucht nicht so weit zu gehen und diesen Rückzug der englischen transatlantischen Reedereien als einen Wendepunkt in der deutschen Seeschifffahrt anzusehen. Vielmehr ist er symptomatisch, wie offen in englischen Blättern zugegeben wird, für den Konjunkturschwund einer großen Anzahl Bestimmungen des Versailler Vertrages, die im Laufe der Zeit durch die unaufhaltsame wirtschaftliche Entwicklung zur Farce werden, oft sogar zum Schaden derer wirken, denen sie nützen sollen. Eben der Versailler Vertrag hat den großen ausländischen Reedereien die deutschen Häfen geöffnet in dem Maße, wie es den deutschen Reedereien infolge der Schiffsabgaben unmöglich war, tätig in den Seeverkehr einzugreifen. Damals wurden von ihnen in Hamburg Hafengelände gepachtet und Bugkontore in den Hauptstraßen der Stadt eröffnet, weil man in England mit einem jahrelangen glänzenden Geschäft in Hamburg rechnete. Man glaubte eine ungeheure Zunahme der überseeischen Auswanderung aus Mittel- und Osteuropa voraussehen zu dürfen und stellte die ganze Organisation darauf ein, das Erbe der deutschen Schiffsahrtsgesellschaften antreten zu können, die allein im Jahre 1913 über 400 000 Auswanderer über den Ozean gebracht hatten. Diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt. Erst im Jahre 1920 setzte die Auswanderung über deutsche Häfen in äußerst bescheidenem Rahmen wieder ein, brachte dann im Jahre 1923 einen Höhepunkt mit etwa 156 000 Auswanderern, um in den letzten Jahren wieder auf etwa 70 000 herabzusinken.

Diese Zahlen umfassen die gesamte Auswanderung, also die nach den Vereinigten Staaten, Kanada, Süd- und Mittelamerika usw. Vor allem die Auswanderung nach Nordamerika sollte den englischen Reedereien das Geschäft bringen. Da kam 1921 mit dem amerikanischen Einwanderungsgesetz die große Enttäuschung. Durch die Kontingentierung der Einwanderung wurden die osteuropäischen Länder, die bisher das Hauptherd der Auswanderer gestellt hatten, am meisten betroffen. Es ist sehr wenig bekannt, einen wie grundlegenden Wandel die Drosselung der amerikanischen Einwanderung auf das transatlantische Passagiergeschäft und die Struktur der modernen Reederei überhaupt gemacht hat. Für die englischen Gesellschaften wurde nach einem hoffnungslosen Anfang eine gänzlich neue Lage geschaffen, die ihre Organisation über den Haufen warf und ihr gesamtes älteres Verbleiben in dieser Fahrt in Frage stellte. Die Folge war ein langsames, aber stetiges Abbröckeln der Dienste, die ohne festen Hinterhalt allen Zufälligkeiten der Konjunktur ausgeliefert waren und jetzt zwangsläufig den deutschen Reedereien weichen müssen.

Der Präsident der White Star-Line, Mr. Franklin, hat die endgültige Einstellung des Dienstes Neuyork-Hamburg mit einem Erstarken der deutschen Schifffahrt in Zusammenhang gebracht.

Leider pflegt man auch in Deutschland immer noch von einem „überraschenden Aufblühen“ der deutschen Handelsflotte zu reden, ohne die Unmöglichkeit solcher Selbstanpreisung, ohne vor allem die Tatsache zu bedenken, daß die deutsche Handelsflotte jetzt noch nicht viel mehr als halb so groß ist wie vor dem Krieg. Es ist nicht so sehr ein Erstarken, sondern ein gewisser Weiblick der deutschen Reedereien, der es ihnen möglich gemacht hat, den größten Teil des deutschen überseeischen Passagierverkehrs wieder an sich zu bringen. Nach in der Zeit des Wiederaufbaus erkannte man in der deutschen Schifffahrt, daß mit dem Zwischenschiffsystem der Vorkriegszeit endgültig gebrochen werden mußte, daß der Passagierverkehr sich in neuartigen Bahnen bewegte und somit auch neuartige Schiffe verlangte. Als Auswanderer über Hamburg und Bremen kommen nach Erlass der amerikanischen Bestimmungen fast nur deutsche Staatsangehörige in Frage in einer Anzahl von etwa 60 000 jährlich. Diese den Auswanderern aus Osteuropa gegenüber kulturell und sozial bedeutend höher stehenden Leute bedürfen einer anderen Beförderungsmöglichkeit, als sie bisher für die Auswanderer auf englischen Schiffen vorhanden waren. Diesen Gesichtspunkten mußten die deutschen Reedereien beim Bau ihrer neuen Schiffe Rechnung tragen. Der speziell deutsche Geschmack, eine gewisse deutsche Behaglichkeit und vor allem die deutsche Mutterzunge an Bord in der 3. Klasse der neuen Hapag- und Lloydsschiffe hat die Auswanderer sofort wieder zu den deutschen Reedereien gebracht.

Ebenso die deutschen Kajütpassagiere. Der Reiseverkehr in der 1. und 2. Klasse ist heute eine der Hauptverkehrsquellen der Uebersee-Reedereien. Die Isolierung des Deutschums nach dem Krieg hat es mit sich gebracht, daß viele deutsche Ueberseereisende mit oder ohne Grund damit rechnen zu müssen glauben, auf fremden Schiffen irgendwelchen Unannehmlichkeiten oder Beinträchtigungen ausgesetzt zu sein. Sie zogen es deshalb vor, sobald es sich machen ließ, mit deutschen Schiffen zu fahren. So waren die ersten deutschen Schiffe immer voll besetzt. Sie haben nicht um die Günst des deutschen Reisepublikums zu kämpfen brauchen, sie wurden vielmehr von diesem erwartet. Eine für die englischen Reedereien schmerzliche Auswirkung der antideutschen Propaganda.

Der moderne Touristenverkehr erstreckt sich über die ganzen Sommermonate. In den Reiseverkehr von Neuyork nach Hamburg teilten sich bisher die englischen, amerikanischen und deutschen Linien. Da in erster Linie Deutsch-Amerikaner von drüben hierherkommen, scheinen die deutschen Schiffsahrtsgesellschaften aus naheliegenden Gründen auch drüben wieder Terrain gewonnen zu haben; die Einbuße der Engländer dürfte in diesem Fall nur gering sein; da der Hauptstrom der diesjährigen Europareisenden nach Frankreich und England gegangen ist.

Zeitlich fällt die Einstellung der englischen Abfahrten mit der vollständigen Einföhrung der diesjährigen deutschen Einwanderungsquote nach Amerika zusammen. Obgleich man englischerseits nur von einer vorläufigen Einstellung redet, glaubt man in Hamburg nicht an eine Wiederaufnahme der Dienste, wenn die Gesellschaften erst einige Zeit draußen geblieben sind. Denn inzwischen werden die deutschen Reedereien Gelegenheit haben, den Prestigeerfolg im eigenen wie im deutschen Interesse auszunutzen.

Graf Westarp über die politische Lage.

Karlsruhe, 14. Oktober. In einer Versammlung des deutschen nationalen Landesverbandes Karlsruhe besprach Graf Westarp die politische Lage. In seinen Ausführungen zur Außenpolitik sagte der Redner u. a.: Unser Parteiprogramm stellt in den Vordergrund alles politischen Denkens und Wollens die Freiheit des deutschen Volkes von fremder Zwangsherrschaft. Das Ausland muß begreifen lernen, daß Deutschland an den Willen zur Befriedung und Verständigung nicht glauben kann und sich nicht gleichberechtigt fühlt, solange nicht durch Taten seiner Entzehrung und Unterdrückung ein Ende gemacht wird. Die Grundfrage aller Unterdrückung Deutschlands ist und bleibt die erprete Lage des deutschen Schuldbestandes. Kein Mensch in der Welt zweifelt mehr, daß die Reparationslast des Dawes-Abkommens neu geregelt werden muß. Das wird nur dadurch geschehen können, daß an Stelle der ökonomisch-rechtlichen Zahlungen eine Gesamtanleihe, möglichst eine internationale Anleihe, deren Zinsen nicht höher sein dürfen, als Deutschland sie wirklich ohne Gefährdung seiner Währung direkt bezahlen kann. Der Blick auf das Ausland läßt es nicht als möglich erscheinen, den von Briand in La Haye gemachten Vorschlag einer Teilung als eine Angelegenheit zu behandeln, die lediglich zwischen Frankreich und Deutschland zu erledigen wäre. Schon rein formal betrachtet, haben die übrigen Wassergläubiger der Dawes-Schuld entscheidend mitzureden. Das letzte Wort aber hat Amerika zu sprechen, dessen in engster Föhrung mit ihrer Regierung stehende Bank das Geld für den ganzen Plan herzugeben haben. Im übrigen ist bekannt, daß eine

umfassende Regelung der deutschen Reparationslast in Verbindung mit einer solchen der gesamten interalliierten Kriegsschulden im Ausland, insbesondere bei der amerikanischen Großfinanz, längst Gegenstand eingehender Erwägungen und Erörterungen ist. Wir sind nicht die „ewig Geirigen“, sondern wir stützen uns auf die neuesten Erfahrungen, wenn wir behaupten, daß in Frankreich die alte Einstellung auf Kampf gegen Deutschland und um den Rhein noch nicht dem neuen Geiste der Verständigung gewichen sind. Neben dieser Warnung ergeben sich für uns sehr positive Forderungen an die deutsche Politik. Sie muß mit den anderen Mächten des Dawes-Paktes in enger Föhrung bleiben und sich den Weg zur Annäherung an neue Machtkonstellationen, wie sie sich jetzt im Mittelmeer zu ergeben scheinen, oder an den Ozean nicht verbauen, insbesondere aber die weiteren Verhandlungen nur unter genauester Beachtung unserer Beziehungen zu den Vereinigten Staaten führen. Engste Föhrung mit Amerika sollte auch in den Verhandlungen über die Abwicklung gehalten werden, die ihrem bisherigen Ergebnis nach doch geradezu als eine Farce und als Hohn auf das entwarfene Deutschland empfunden werden muß.

Zur Frage der Regierungsbildung erklärte der Redner u. a.:

Die Stellung, die inzwischen vom Zentrum und der Volkspartei eingenommen worden ist, verbessert nicht die Möglichkeit eines Zusammenschlusses der staatsbürgerlichen Kräfte zur Regierungsgemeinschaft im Reiche, in Preußen und in Sachsen. Nicht wir haben Unsch, irgend etwas an den auf unserem Abtritt Parteitag bekanntgegebenen Grundlagen und Grenzen der Einigung zu ändern oder hinzuzufügen. Somit haben die Parteien der Mitte ein klares, unverwundbares Bild von der Verantwortung, die sie übernehmen, wenn sie daran festhalten, entweder mit der Sozialdemokratie oder in einer unsicheren Minderheitsregierung, die unter sozialdemokratischem Einfluß steht, gegen uns zu regieren. Solange die Mitte die Verantwortung tragen will, uns in der Stellung der Opposition zu belassen, werden wir unsere positive Arbeit auch in der Opposition entfalten und mit guter, in der Bergangenheit wohl begründeter Aussicht auf Erfolg fortsetzen.

Die Vertagung der Koalitionsverhandlungen in Preußen.

Berlin, 15. Oktober. (Draht.) Dem Wunsche der sozialdemokratischen Fraktion im preussischen Landtag nach Vertagung der Verhandlungen über eine Regierungsverweiterung in Preußen sollen sich den Blättern zufolge auch die beiden anderen Regierungsparteien angeschlossen haben. Das B. Z. will sogar wissen, daß bei allen drei Regierungsparteien die Auffassung bestehe, daß die Kabinettsfrage in Preußen nicht gesondert, sondern zusammen mit der Koalitionsfrage im Reiche geregelt werden müßte. Nach der gestrigen Plenarsitzung im Landtag fand noch eine Fraktions-sitzung der Deutschen Volkspartei statt, die streng vertraulich war.

Stürmischer Auftritt in der Wandelhalle des preussischen Landtages.

Berlin, 14. Oktober. Heute nachmittag kam es in den Wandelgängen des Landtages zu stürmischen Ausbrüchen. Eine Abordnung von Erwerbslosen, bei der sich vier Frauen befanden, kam von einer Wilmersdorfer Erwerbslosenversammlung in den Landtag und verlangte den Abgeordneten Hellmann zu sprechen. Dieser wurde herbeigeholt und fragte, ob die Demonstrierenden zur sozialdemokratischen Partei gehörten. Sie verneinten das unter lauten Schmähungen. Abg. Hellmann (Soz.) erklärte, als sie sich als Kommunisten zu erkennen gaben: „Dann habe ich nichts mit Ihnen zu sprechen und werde Ihnen keine Antwort geben“. Er entfernte sich darauf. Nunmehr stieß die Deputation besonders die Frauen müßte Beschimpfungen gegen die Sozialdemokraten aus. Als der Landtagspräsident Bartel herbeikam, und sich zu erkennen gab, wurde er mit lauten Schreien „Arbeiterverräter“ empfangen. Der Landtagspräsident wies die Deputation darauf aus dem Hause. Nur widerwillig folgte sie unter weiteren lauten Verwünschungen der Aufforderung. Kriminalpolizisten wurden herbeigerufen, brachten aber nicht einzugreifen.

Berlin, 15. Oktober. Für die heutige Landtags-sitzung, in der bekanntlich der Hohenzollernvergleich in dritter Lesung erledigt werden soll, sind alle Zuschauerkarten durch die Fraktionen bereits verteilt. Anscheinend ist es den Kommunisten gelungen, zahlreiche Karten für rote Frontkämpfer und Erwerbslose auszuwickeln und man kann damit rechnen, daß es morgen wieder zu stürmischen Szenen im Landtage kommen wird. Die Kommunisten sind anscheinend entschlossen, ihre Obstruktion bei der dritten Lesung mit allen Mitteln fortzuführen. Sie werden den Versuch machen die Verabschiedung der Hohenzollernverträge auf parlamentarischem Wege zu verhindern, soweit es überhaupt in ihren Kräften steht.

bef. 39.