

# Der Sächsische Erzähler

Bischofswerdaer

Tageblatt

Einziges Tagesblatt im Amtsgerichtsbezirk Bischofswerda und den angrenzenden Gebieten. Dies Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft, der Schulinspektion und des Hauptzollamts zu Dautzen, des Amtsgerichts, des Finanzamtes und des Stadtrats zu Bischofswerda.



Unabhängige Zeitung für alle Stände in Stadt und Land. Dichteste Verbreitung in allen Volksschichten. Beilagen: Bilderwoche, Jugend u. Deutschtum, Mode vom Tage, Frau und Heim, Landwirtschaftliche Beilage. — Druck und Verlag von Friedrich Mey & Co. in Bischofswerda. Fernsprecher Nr. 444 und 445

Abbestellungspreis: Einmal wöchentlich für den folgenden Tag. Belegpreis für die Zeit eines halben Monats: Drei bis sechs halbmännliche Mk. 1.20, beim Abholen in der Geschäftsstelle wöchentlich 50 Pfg. Einzelnummer 10 Pfg. (Sonntags- und Feiertagsnummer 15 Pfg.) — Alle Postämter, sowie unsere Zeitungsverkäufer u. die Geschäftsstelle nehmen Bestellungen entgegen.

Postfachkonto: Amt Dresden Nr. 1521. Gewerbesteuerbescheinigung: Bischofswerda Konto Nr. 64. Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger ungewöhnlicher Ereignisse des Betriebes der Zeitung oder der Verlegerungsanstalten — hat der Besteller keinen Anspruch auf Vorfahrung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises.

Anzeigenpreis (in Reichsmark): Die 45 mm breite einseitige Grundzeile 25 Pfg., dreiseitige Anzeigen 30 Pfg., die 30 mm breite Reklameweile (im Text) 70 Pfg. Für das Einschicken von Anzeigen in bestimmten Nummern und an bestimmten Tagen keine Gewähr. — Rabatt nach Tarif. — Für Sammelanzeigen tarifmäßiger Zuschlag. — Erfüllungsort Bischofswerda

Nr. 59

Freitag, den 9. März 1928.

83. Jahrgang

## Tageschau.

- Die Landesynode genehmigte am Mittwoch die Vorlage über die Neuordnung des Landeskonkordats, die Änderung des Kirchensteuergesetzes betreffend.
- Der Reichstag trat am Mittwoch in die zweite Beratung des Etats des Reichsverkehrsministeriums ein. Reichsverkehrsminister Koch hielt eine bedeutende Rede über Verkehrsfragen, wobei er betonte, daß das Reichskabinett einer Tarifserhöhung der Reichsbahn nicht zustimmen werde.
- Der Völkerbundrat hat am Mittwoch zur Prüfung des Szent-Gothard-Streitfalles ein Ratskomitee eingesetzt, dem die Vertreter Hollands, Finnlands und Chiles angehören.
- Der Abzug von Afghanistan hat am Mittwoch Berlin verlassen, nachdem er sich zuvor vom Reichspräsidenten verabschiedet hatte. Er reiste nach Essen weiter, wo ihm in der Kruppischen Villa ein feierlicher Empfang bereitet wurde.
- In Stadt und Provinz Catanzaro in Unteritalien wurde am Mittwochmorgen ein starker Erdstoß verspürt. In einigen Gemeinden sollen Häuser eingestürzt sein, wodurch Menschen getötet wurden.
- Die englische Fliegerin Ella Macaulay beabsichtigt, Donnerstag mittag gemeinsam mit dem Flieger Hauptmann Hinchcliff in einem Eindecker vom Flugplatz Cramwell aus zu einem Amerikaflug aufzusteigen.

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

## Tragikomödie.

### Fünf Waggons als Weltensatzung.

Um es vorweg zu nehmen: Das ungarische Untersuchungsproblem wegen der Waffenschmuggel-Affäre in St. Gotthard hat ein Ergebnis erster Klasse gefunden. Man war sich allseits darüber einig, daß zunächst einmal — wie wir's aus anders möglich — ein Ausschuss in Tätigkeit zu treten habe. Es gehört nicht viel prophetische Gabe dazu, in diesem Ausschuss das Ende des Prozesses zu sehen, den die schwer bewaffneten Mächte der Kleinen Entente gegen das abgerüstete Ungarn vor dem hohen Völkerbundrat antreten.

Das Verfahren aber, das zu diesem Beschluß der Einsetzung eines Ausschusses führte, verdient festgehalten und verewigt zu werden als einzigartiges Dokument einer Zeit des Triumphes der Verlogenheit. Da sah am denkwürdigen 7. März des Jahres 1928 an der Ratstafel in Genf als Angeklagter ein ungarischer General. Als Kläger treten die Vertreter der drei Staaten auf, die sich an früher ungarischem Besitz weidlich gemäht haben. Und überdies gehen Kläger und Richter ohne Scheidung durcheinander. Und nun beschwert sich der Vorsitzende der Kleinen Entente darüber, daß Ungarns Einstellung zu seinen Nachbarn viel zu wünschen übrig lasse. Der Verurteilte soll also zu allem ihm widersprechenden Unrecht auch noch ein lebenswürdiges Gesicht machen und immer erneute Freundschaftsbeweise dem geben, die ihn ausplündern. Bringt er es nicht fertig, gute Miene zum bösen Spiel zu machen, dann wird er nach den neuen Gesetzen, die die Welt regieren, zur Verantwortung gezogen! Wir müssen uns diese Situation, in der Ungarn sich befand, einmal klarmachen, weil Ungarns Lage ja letzten Endes der unfrischen gleicht und weil uns an fremdem Beispiel das klar wird, was wir bei uns zu nah und deshalb nur undeutlich sehen.

Und dann die peinliche Befragung nach den Papieren der fünf Waggons, von deren Herkunft man offiziell nichts weiß, während privatim die Spähen „das Geheimnis“ von den Dächern pfeifen. Fünf Waggons Gewehre und Maschinengewehre bedrohen die Sicherheit der drei Staaten der Kleinen Entente, deren Waffenmacht der ungarischen tausendfach überlegen ist! Es ist in Südosteuropa genau dasselbe wie in Mitteleuropa: Schwerebewaffnete Staaten fühlen sich von waffenlosen Völkern in ihrer Sicherheit bedroht, sie wollen sich jedes einzelne zu zerfallende Gewehr, jeden einzelnen zu entlassenden Soldaten mit reinem Gold aufwiegen lassen. Aber für ein paar nicht in den Diktaten vorgegebene Maschinengewehre wird die Welt im Namen gegelteter Verträge in Bewegung gesetzt. Selten wurde es so klar und deutlich, daß zweierlei Recht im internationalen Verkehr besteht, wie in diesem Fall.

Aber auch diese Rechtsbeugung birgt die Gefahr eines Bruches in sich. Der ungarische General rührte an diesem Punkt, der nicht ungestraft überschritten werden darf, als er betonte, daß die öffentliche Meinung Ungarns kaum die

Probe einer Investigation bestehen könne. Das ist das Kernproblem nicht nur der ungarischen Lage, sondern auch der deutschen Situation. Aber dieser Bruchpunkt liegt bei jedem Volke verschieden. Er ist bedingt durch Selbstbewußtsein, Temperament und viele andere Faktoren. Wer den Punkt, an dem für ein Volk etwas schlichthin unerträglich wird, durch ewige Beruhigung und auch durch Drohung herabdrückt, der läßt natürlich dem Gegner weiteren Spielraum für seine Forderungen. Wir in Deutschland haben gerade um diese Frage Jahre nach dem Kriege auf das heftigste gekämpft und gerungen. Besiegt haben schließlich, das muß festgestellt werden, die Beruhigungspolitiker, die die Grenze des Unerträgliches immer weiter herabdrückten. Ihr ausschlaggebendes Argument war dabei die Frage: was wird danach? — Das ungarische Beispiel beweist, daß die Frage unüberlegt war, denn hier genügt schließlich die einfache Ueberlegung, daß ein Ungarn, dem man zu viel zumute, für die Zwecke der sogenannten Sieger einfach unbrauchbar wurde. Es ist kaum anzunehmen, daß Ungarn vor der Gefahr einer Investigation durch seine italienischen oder englischen Freunde bewahrt wurde, wenn diese Freunde sicher auch ein bedeutendes Wort mitgesprochen haben. Die Kleine Entente selbst dürfte das „Juwel“ eingesehen und erkannt haben.

Darauf deutet auch die Tatsache hin, daß Chang Lo, der bisherige Ratpräsident, wegen seines eigenmächtigen Telegramms nicht zur Reichsversammlung gezogen wurde. Nicht einmal Italien, Ungarns nächster Freund, ließ durch den Mund seines Vertreters mehr als die leise Kritik aussprechen, die in der holländischen Forderung lag, in Zukunft doch Normen zu schaffen, die die Vollmachten der Ratpräsidenten in solchen Fällen etwas genau begrenzen.

Deutschland muß auch aus der Behandlung der ungarischen Angelegenheit in Genf für sich die Lehre ziehen, daß das geltende, von der Entente geschaffene internationale „Recht“ aufrecht erhalten bleibt, auch wenn Ungarn von der Investigation verschont bleibt. Keinerlei rechtliche oder formalrechtliche Ueberlegung verhalf den Ungarn zu dem schon jetzt so gut wie sicheren Erfolg. Es war einzig und allein die Grenze des Unerträgliches, des für ein Volk Unerträgliches, die die drohende Untersuchungsgefahr abwandte. Es war Ungarns Glück, daß eine selbstbewusste und nationale Regierung auch im Unglück die nationale Selbstachtung des Volkes bewahrt stärkte. (Der Rehnliches in Deutschland verjagte, wurde und wird als „Katastrophenpolitiker“ verachtet.)

Das ist der erste Sinn, den die tragische Komödie, die jetzt in Genf spielt, für ein denkendes Deutschland haben sollte.

Genf, 8. März. Der Völkerbundrat hat gestern nach langer und stürmischer Debatte in der Szent-Gothard-Streitfrage auf italienischen Antrag die Bildung eines Ratskomitees beschlossen, das aus dem holländischen Außenminister Brootland, dem finnischen Außenminister Procope und dem chilenischen Delegierten Villenas besteht. Das Ratskomitee wird die sofortige Prüfung des Dokumentenmaterials vornehmen und dem Rat unter Hinzuziehung von Sachverständigen der verschiedenen Völkerbundorgane noch im Laufe dieser Session, voraussichtlich Freitag oder Sonnabend, den Bericht mit Vorschlägen für die endgültige Regelung des Zwischenfalles vorlegen.

## Deutscher Reichstag.

Handwerk, Notprogramm und Mittelstand. — Verkehrsfragen. Keine Tarifserhöhung der Reichsbahn.

Daß sich auch die zweite Beratung des Haushalts des Reichswirtschaftsministeriums mit dem Notprogramm beschäftigte, ist eine Selbstverständlichkeit. Ebenso natürlich ist jedoch auch, daß dabei die Klagen des Handwerks und des Mittelstandes zur Sprache kamen. Wir haben stets betont, daß man in dem Notprogramm nur eine Etappe zur Gesundung der Landwirtschaft sehen könne, und es ist daher abwegig, hier darüber Beschwerde zu führen, daß nichts Vollständiges geleistet wurde, und dies um so mehr, als das Notprogramm eben aus der Not heraus geboren worden ist. Wenn daher der Redner der Bayerischen Volkspartei in dem Notprogramm ebenfalls nur eine Etappe sieht, geht es etwas zu weit, im gleichen Atemzuge die Forderung aufzustellen, man hätte dies und jenes noch rechtzeitig erledigen müssen. Die Reichshandwerksordnung ist nicht zum Abschluß gekommen, an sich zweifellos eine höchst bedauerliche Tatsache, aber durchaus erklärlich infolge der vorzeitigen Auflösung des Reichstages. Aber so, wie man auf die jüngste Erklärung des Reichsbundes des Deutschen Handwerks die Angriffe auf das Notprogramm als nicht völlig stichhaltig bezeichnen mußte, so ist man gezwungen, auch

die bei der jetzigen Beratung im Reichstag zur Sprache kommenden Dinge zu behandeln, wie sie nach Lage der Dinge nun einmal behandelt werden müssen. Es hieße in den Fehler der Linken zu verfallen, wollte man sich scheuen, den Tatsachen ins Gesicht zu sehen und um billiger Popularität willen erklären, dies und jenes wäre verabsäumt worden. Es war zu erwarten, daß der so schwer ringende Mittelstand sich aufbäumen würde in seiner Not, um zu erklären, daß nicht allein die Landwirtschaft darniederliege. Man möge jedoch bedenken, daß eben die Landwirtschaft die wirtschaftliche Grundlage darstellt und daß es galt, diese Landwirtschaft überhaupt erst einmal am Leben zu erhalten. Das mußte geschehen und das ist auch geschehen, allerdings nur für die allernächste Zukunft, wobei man unbedingt mit neuen Katastrophen rechnen muß, falls die Maßnahmen, die aus dem Notprogramm resultieren, als endgültig angesehen werden und nicht als unbedingt vorläufige.

Ein Antrag der Bayerischen Volkspartei gegen die Eisenpreiserhöhung wurde dem volkswirtschaftlichen Ausschuss überwiesen.

Angenommen wurde eine Entschließung über Maßnahmen zur Förderung der Hauswirtschaft, ferner Entschließungen über die Berücksichtigung des selbständigen Handwerkes und Gewerbes bei Vergabe und über Hilfsmittelmaßnahmen für die Eisenerzgruben im Sauerland und an der unteren Rufe.

Der Etat des Wirtschaftsministeriums wird daraufhin in zweiter Beratung in der Ausschussfassung angenommen, ebenso der Etat des vorläufigen Reichswirtschaftsrates. Das Haus geht über zur zweiten Beratung des Etats des Reichsverkehrsministeriums.

## Reichsverkehrsminister Dr. Koch

leitet die Beratungen ein. Er bespricht zunächst das Verhältnis der Reichsbahn zur Binnenverkehrsmittel und erklärt es für unmöglich, einem der beiden Verkehrsmittel von vornherein den Vorrang zu geben, da jedes seine bestimmten Eigenarten habe. Die Reichswasserstraßenbauten seien 1927 planmäßig weiter gefördert worden. Die Vollendung des Mittelaltkanals werde von bisher sechs auf zehn Jahre verlängert werden müssen. Der Seebau nach Ostpreußen hat sich nach den Mitteln des Redners im letzten Jahre wiederum bewährt. Der Förderung der für die schlesische Wirtschaft bedeutungsvollen Wasserstraßen habe die Reichsregierung ihre Aufmerksamkeit zugewendet. Auf das Gebiet der Seeschifffahrt eingehend, betonte der Minister, daß die deutschen Reedereien den

### Wiederaufbau der Handelsflotte

träglich gefördert hätten. Die Flotte umfasse heute nahezu 3 1/2 Mill. Bruttoregistertonnen gegenüber einem Bestande von 600 000 nach der Ablieferung der Schiffe bei Friedensschluß und 54 Mill. im Jahre 1914. Mit den im Herbst 1926 abgegebenen 18 Mill. Zuschüssen für die Werften aus den Mitteln der Erwerbslosenfürsorge seien inzwischen 120 Bauaufträge im Gesamtwerte von etwa 140 Mill. erteilt worden.

Der Kraftverkehr habe sich weiter entwickelt. Für die Zivilluftfahrt habe das Pariser Abkommen vom 22. Mai 1926 bemerkenswerte Fortschritte gebracht, die sich 1927 auswirkten. Die zunehmende Größe der Flugzeuge und Stärkte der Motoren haben uns leider der

### Lösung der Wirtschaftlichkeitsfrage im Luftverkehr

nicht näher gebracht. Eine gewisse Einschränkung des Reges wird kaum zu vermeiden sein. Dieses Problem besteht in allen Ländern. Der Etat sieht fast in allen Positionen Ersparnisse vor, um möglichst umfangreiche Mittel für Flugzeuge und Motorenbau und für Verkehrsweisen zur Verfügung zu haben. Neben den Strecken nach den europäischen Hauptstädten verdient besonderes Interesse die Verlängerung der Verbindung Berlin—Moskau nach dem fernen Osten. Der innerdeutsche Kurzstreckenverkehr, der finanziell hauptsächlich von Ländern und Gemeinden getragen wird, wird sich in ein System außerplanmäßiger Fliegens umwidmen müssen. Ein Transoceanverkehr wird in erster Linie mit Südamerika möglich werden. Schwieriger liegen die Verhältnisse, insbesondere die meteorologischen, auf der Linie nach Nordamerika. Hier werden wir noch Erfahrungen sammeln müssen. Die mißglückten, mit unzureichendem Material unternommenen Versuche der vergangenen Sommer haben, dem nicht genügend Rechnung getragen. Ob Luftschiffe oder Flugzeuge für den Verkehr vorzuziehen seien, läßt sich nicht entscheiden. Zunächst soll das neue Zeppelinluftschiff gefördert werden. Leider ist die Luftfahrt im besetzten Gebiete noch immer unfruchtbarer als sogar der deutsche Luftverkehr im Hochelbgebiet der Besatzungsmächte (Hört, Hört bei der Mehrheit).

### Die Finanzwirtschaft der Reichsbahn

stand im Zeichen der günstigen Konjunktur. Die Einnahmenschätze von 4300 Millionen wurden stark überhöht. Die Bemessungen für Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge konnten erweitert werden. Die Umgestaltung von 29 größeren Bahnhöfen konnte fortgesetzt und gefördert werden. Die gesamten Ausgaben der Vermögensrechnung werden 1927 schätzungsweise 500 Millionen erreichen, gegenüber 285 Millionen 1926. Das Beschaffungsprogramm von ursprünglich etwa 1633 Millionen konnte auf rund 1800 Mill. erweitert werden. Soweit sich übersehen läßt, wird für 1927 eine Gesamteinnahme von etwa