

Sächsische Elbzeitung

Tageblatt für die

Enthält die amtlichen Bekanntmachungen für den Stadtrat, das Amtsgericht, das Hauptzollamt Bad Schandau und das Finanzamt Sebnitz. — Bankkonten: Stadtbank — Stadtkassette Nr. 12 — Sächsische Genossenschaftsbank Zweigniederlassung Bad Schandau — Postkassette: Dresden 33 327

Fernsprecher: Bad Schandau Nr. 22 — Drahtanschrift: Elbzeitung Bad Schandau

Erscheint täglich nachm. 5 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Bezugspreis (in RM.) halbmöndlich ins Haus gebracht 80 Pfg., für Selbstabholer 80 Pfg. Einzelnummer 10 bzw. 15 Pfg. — Bei Produktionsverteuerungen, Erhöhungen der Abne und Materialpreise behalten wir uns das Recht der Nachforderung vor



Sächsische Schweiz

Tageszeitung für die Landgemeinden Altendorf, Kleingiechhübel, Kleinhennersdorf, Krippen, Lichtenhain, Mittelndorf, Ostau, Porchdorf, Postelwitz, Proffen, Rathmannsdorf, Reinhardtsdorf, Schmiltz, Schöna, Waltersdorf, Wendischfähre, sowie für das Gesamtgebiet der Sächsischen Schweiz

Druck und Verlag: Sächsische Elbzeitung, Alma Hiele, Inh. Walter Hiele
Verantwortlich: R. Rohrlapp

Anzeigenpreis (in RM.): Die 7zeilige 35 mm breite Zeile 20 Pfg., für auswärtige Auftraggeber 25 Pfg., 85 mm breite Reklamezeile 80 Pfg. Tabellarischer Satz nach besonderem Tarif. — Bei Wiederholungen wird entsprechender Rabatt gewährt. Anzeigenannahme für alle in- und ausländischen Zeitungen

Ständige Wochenbeilagen: „Unterhaltung und Wissen“, „Unterhaltungsbeilage“, „Das Leben im Bild“
„Aus der Welt der Frau“, „Illustrierte Sonntagsbeilage“

Richterscheinen einzelner Nummern infolge höherer Gewalt, Streik, Aussperrung, Betriebsstörung usw. berechtigt nicht zur Kürzung des Bezugspreises oder zum Anspruch auf Lieferung der Zeitung

Nr. 130 Bad Schandau, Dienstag, den 7. Juni 1927 71. Jahrgang

Für eilige Leser.

* Nach einer Neutermeldung aus Moskau hat das dortige Komitee der kommunistischen Parteiorganisation sich mit aller Entschiedenheit für den Ausschluß von Sinowjew und Trotsky aus dem Zentralkomitee der Partei ausgesprochen.

* Nach Meldungen aus Moskau soll der Kriegs- und Revolutionsrat die Verstärkung der russischen Truppen an der polnischen Grenze beschlossen haben. Eine Bestätigung dieser Nachricht aus russischer Quelle liegt nicht vor.

* Wie aus New York berichtet wird, ist der Landfig des Vizepräsidenten der Chase Nationalbank, Schmidlapp in Willned auf Long-Island beraubt worden. Dem Räuber fielen Juwelen im Werte von 800 000 Mark in die Hände, darunter ein Perlenkollier, dessen Wert auf 560 000 Mark angegeben wird.

Ausfuhr und Dawesplan

Von H. W. Gilgradt.

Die Sorgen um die deutsche Währung wollen trotz relativ hoher Deckung (56 v. H.) nicht verstummen. Der schwarze Tag an der Börse, die Gerüchte über neue Verpfändung von bedeutenden Goldbeständen an England und die im April erhöhte Passivität des deutschen Ausfuhrhandels, alle diese Erscheinungen tragen dazu bei, daß die Besorgnis einer neuen Währungserschütterung nicht geringer wird. Mit Mißtrauen erwartet man den Ausweis der Reichsbank, und Mißtrauen wird zu seinem Kritiker. Hinzu kommt, daß die Handelsvertragsverhandlungen mit Polen und Frankreich sich seit Monaten hinschleppen, das Provisorium mit Frankreich der deutschen Wirtschaft äußerst ungünstig ist und die politische Entwicklung, wie sie in der Atmosphäre der Londoner Konferenz, in den Gerüchten in Oberschlesien und der ersten englisch-russischen Spannung ihre wesentlichen Merkmale findet, keine Stütze für die Erwartung naher und vernünftiger Handelsvertragsabschlüsse und wirtschaftlicher Entlastungen durch nennenswerte Verminderung der Befahrung oder Räumung am Rhein bietet.

Das Mißtrauen in die reale Basis der Währung und der zunehmende Zusammenbruch der ideellen Wertung der Festmark in den breitesten Volksschichten sind auf diese Erscheinungen mehr noch zurückzuführen, als auf die alle Währungsbedenken grundlegenden Schwierigkeiten, die sich aus dem Dawes-Vertrag ergeben haben, Schwierigkeiten, deren Tragweite mit den höheren Reparationsansprüchen an Deutschland sich steigert und deren währungsgefährdender Charakter dadurch nicht entgiftet wird, daß der Generalagent der Reparationsgläubiger in Berlin gleichzeitig eine Art Schutzpolizei für die deutsche Währung ist. Der Transfer, d. i. die Uebertragung der aus der deutschen Wirtschaft geholten Reparationsleistungen in die Wirtschaft der Gläubigerstaaten, wird mit der Steigerung der deutschen Leistungen immer schwieriger und für die Eigenwirtschaft der Fremdstaaten bedrohlicher. Vergewagt man sich, daß im zweiten Dawes-Jahr 565,7 Millionen Reichsmark in bar und Sachwerten allein an Frankreich geliefert wurden, das vom fünften Dawes-Jahr an jährlich allein Frankreich 1 1/2 Milliarden Mark übernehmen soll, so wird niemand daran zweifeln, daß von diesen Summen nur ein sehr geringer Teil in bar geleistet und transferiert werden kann, die Reparationsschulden also in Sach- und Dienstleistungen getilgt werden müssen.

Der Ueberführung von Fertigfabrikaten setzen die Wirtschaftler der Gläubigerstaaten selbstverständlich große Widerstände entgegen. Den Dienstleistungen steht die Arbeitslosigkeit in fast allen Staaten gegenüber. In Frankreich kommt zu diesen Hemmnissen noch die erschütterte Währung und die vor der Tür stehende Deflationskrise. Der Sachtransfer ist also für die Gläubigerstaaten nicht weniger gefährlich als für das Deutsche Reich. Die Sachlieferungen ohne Gegenleistungen werden, wenn sie auf die Dauer den faktischen Ueberfluß der deutschen Produktion über den Verbrauch übersteigen, die Währung in der gleichen Weise untergraben, wie das zur Devisenbeschaffung steigende Markangebot auf den Weltbörsen den Kurs der Mark entwertet, die Währung inflationiert. Wollen die Gläubigerstaaten aber die Dawes-Leistungen im Umfang des Vertrages weiter erhalten, so müssen sie ihre eigenen Grenzen für die deutsche Reparationseinfuhr in viel weiterem Maße öffnen als bisher und neben den Sachleistungen auch die freie Einfuhr aus Deutschland zulassen. Barleistungen können auf die Dauer nicht aufgebracht werden, wenn nicht aus dem freien Export Mittel zur Wirtschaftsnahrung und damit zur Sicherung der Steuerquellen kommen, aus denen die Bar-Reparationen geschöpft werden. Die Zollmauern, mit denen sich unsere Gläubigerstaaten umgeben, müßten also fallen, wenn man aus den Dawes-Theorien faktisch die Praxis werden lassen will, daß Deutschland auf lange Zeit im Rahmen des Dawes-Planes ohne Festsetzung seiner Gesamtschuld und für alle Wirtschaften erträglicher Annuitäten Tribute leistet.

Aus diesen Schwierigkeiten der Transferierung ohne Revision des Dawes-Vertrages herauszukommen, suchen die Wirtschaftler und Finanziers der Entente seit langer Zeit nach neuen Wegen. Man hat versucht, den notwendigen deutschen Export auf andere Staaten abzuwälzen, den Kaufpreis französischer Stellen als Kredit zuzuführen. Diese Pläne scheiterten. Gemischte deutsch-französische Gesellschaften sollten ins Leben gerufen werden, Kolonial-Konzessionen erhalten und mit deutschen Sachlieferungen auf Reparationskonto englische und französische Kolonisation treiben. Der praktische Wert dieses Gedankens ist gering, weil er nur geringe Unterbringungsmöglichkeiten für deutsche Waren schaffen würde. Gegen die geplante Abwälzung des deutschen Exports auf neutrale, schwach industrialisierte Staaten steht die selbstverständliche Ablehnung dieser Länder. All diesen versuchten und in nächster Zeit wohl noch mit besonderem Nachdruck einsetzenden Experimenten zur Ueberwindung der Transfer-, der Dawes-Schwierigkeiten, ist das eine gemein, daß sie Verträge zwischen Besteller und Lieferer auf

lange Zeit vorsehen. Da der Reparations-Agent aber für die Sicherung der Währung zu sorgen hat, so könnte der Fall eintreten, daß er den deutschen Lieferanten nicht mehr bezahlt. Man sucht darum nach anderen Garantien für diesen Fall, denkt an deutsche Banken und deren Rückversicherung bei deutschen amtlichen Stellen, also an eine Umwandlung der revidierbaren Staatsschuld in unrevidierbare Privatbindungen, eine Erweiterung und Verschärfung der Dawes-Pflichten über die an sich unerfüllbaren Bestimmungen des Vertrages.

Ist man sich klar darüber geworden, daß die Tribute nach dem Dawesplan eine dauernde Gefahr für die Wirtschaft und die Währung sind, so ist es selbstverständlich, daß von deutscher Seite alles unterbleibt, was die Transfer-Verlegenheiten der Gläubigerstaaten auch nur vorübergehend zu mildern vermag. Eine Befestigung dieser ist überhaupt nicht ohne wesentliche Einschränkung des Vertrags, ohne seine vernünftige Revision möglich. Man mag für den Transfer Modalitäten aller Art finden, an der dauernden Erschütterung der Produktion der

Staaten durch die ungeheure Ausbeutung des Deutschen Reiches kommt man nie vorbei. Gerade die Schwierigkeiten des Sach-Transfers geben die einzig reale Aussicht auf die Revision des Vertrages und die Dämmung der Währungsnot jenseits der deutschen Grenzen, denn der Vertrag sieht die Herabsetzung der Haushaltsleistungen, d. h. der deutschen Leistungen überhaupt auf die transferierbare Summe vor, wenn das Konto des General-Agenten infolge Transfer-Unmöglichkeit die Summe von fünf Milliarden Reichsmark erreicht hat. An der Erreichung dieses Krisenpunktes haben wir großes Interesse. Sachverständige errechnen den Eintritt dieses Zeitpunktes in drei sogenannten Normaljahren. Zufällige Verpflichtungen, privatwirtschaftliche Bindungen über den Dawes-Vertrag hinaus einzugehen, den Sach-Transfer zu erleichtern und die Sachleistungen besonders zu steigern, widerspricht den deutschen Lebensinteressen, der Währungs-Sicherheit und dem deutschen Interesse an der Revidierbarkeit dieses Wirtschaftswahnsinns.

Chamberlins Flug nach Deutschland

Abflug Chamberlins von New York.

Nachdem ungeklärte Meldungen bald über den Verzicht, bald wieder über die feste Absicht des amerikanischen Fliegers Chamberlin für den Flug nach Europa berichtet hatten, wurde dem Hin und Her ein Ende gemacht mit dem Einlaufen der Nachricht vom Abflug. Aus New York wurde Sonnabend, 4. Juni, akabelft:



Der amerikanische Flieger Chamberlin.

Clarence Chamberlin startete Sonnabend früh 6.04 Uhr New Yorker Zeit (11.04 Uhr mitteleuropäische Zeit) zum Flug nach Europa von Curtiss Field bei New York mit dem Flugzeug „Columbia“. Levine, der Generaldirektor der Gesellschaft, die die „Columbia“ gebaut hat, begleitet Chamberlin auf seinem Flug nach Europa. Levine trägt die Finanzierung und die geschäftliche Verantwortung für das Unternehmen. Beim zweiten Anlauf gelang der Start.

Wie erinnerlich, sollte die „Columbia“ seinerzeit für den Flug New York—Paris starten, ehe Lindbergh ihr zuvorkam. Die Mannschaft der „Columbia“ hat auf ihrem Flugzeug auf einer geschlossenen Rundstrecke als Vorbereitung für den Transozeanflug im Mai einen Dauerflug unternommen, bei der sie mit einer Flugdauer von 51 Stunden 12 Minuten einen neuen Rekord aufgestellt hatte. Die Wetterausichten waren beim Abflug nicht ungünstig. Über der Neufundlandbank lag allerdings in der Nacht noch eine schwere Nebelschicht, deren Verschwinden aber für heute nachmittag erwartet wird. Über dem östlichen Atlantik, also dem letzten Knadrittel, war das

Wetter gut. Der Pilot machte einen äußerst zuverlässigen Eindruck. Wiederholt scherzte er mit seiner Gattin, als sie das Flugzeug besichtigte. Chamberlin flog vor dem Abflug in die Maschine, um noch einmal selbst alles zu überprüfen. Dann gab er das Zeichen zur Abfahrt.

Ausrüstung Chamberlins und seines Flugzeuges.

Das Flugzeug „Columbia“ enthielt beim Aufstieg einen großen Tank mit 390 Gallonen Benzin, außerdem sind auf den Tragflächen fünf kleinere Behälter montiert, die weitere 65 Gallonen fassen. Um den Haupttank herum wurde ein zusammenlegbares Gummiboot mit Rudern, Leuchtsternen und Signallichtern, die automatisch brennen, wenn sie auf das Wasser fallen, angebracht, außerdem die Maschine mit zwei Ersatzbatterien, Sicherheitszündhölzer und drei eiserne Nationen sowie zwei Behälter mit Wasser und eine Funkstation.

Aus kleineren Orten Long Islands kamen im Laufe des Sonnabendmorgens Nachrichten, daß Chamberlins Flugzeug in mittlerer Höhe schnell fliegend bei schönem Wetter gesichtet wurde.

Das Ziel.

Zwar wurde allgemein angenommen, daß Chamberlin in Berlin landen werde, doch hat er selbst wie seine Vertreter vor der Abreise keinerlei feste Angaben in dieser Beziehung gemacht. Chamberlin antwortete auf eine direkte Frage nach dem Ziel seines Fluges nur, daß er einen Rekordflug nach Europa zu unternehmen beabsichtige. Doch hat Chamberlins Vater erklärt, daß sein Sohn ihm als Ziel des Fluges Berlin genannt habe. Es wurde berechnet, daß Chamberlin Montag früh 3 Uhr Berliner Zeit auf dem Tempelhofer Feld in Berlin landen könnte.

Nach einer anderen Mitteilung sagte Chamberlin, er würde sich bemühen, mit der „Columbia“ die Küste von Irland zu erreichen und, wenn möglich, nach Berlin weiterzufliegen, um dadurch den Flug Lindberghs nach Paris zu überbieten. Wie die „Evening World“ meldete, soll der deutsche Votschafter in Washington, Freiherr von Malhan, in einer Erklärung Chamberlin guten Erfolg für seinen Deutschlandflug gewünscht haben. Chamberlin könne versichert sein, daß er in Berlin genau so aufgenommen werde wie seinerzeit Cedener in Amerika. Chamberlin trug eine Votschaft der National Aeronautic Association of the USA. an den Deutschen Aeroklub mit sich. Der Text der Votschaft lautet: „Aeronautic Association of the USA. sendet Grüße an den Aeroklub Deutschlands. Möge diese Votschaft durch Clarence Chamberlin weiter der Welt die Branchbarkeit und Nützlichkeit des modernen Luftwesens vor Augen führen, das dazu bestimmt ist, den Wünschen des Welthandels auf Reiterparnis zu benehnen.“

Notlandungen Chamberlins.

Bei Eisleben und Rottbus.

Am Morgen des zweiten Pfingsttages lief in Berlin, das vor Erwartung sieberte, die Nachricht ein, daß der Ozeanflieger Chamberlin um 5 Uhr morgens bei dem Dorfe Heltta bei Eisleben, Provinz Sachsen, eine Notlandung vorgenommen habe. Ein bald eingetroffenes Flugzeug der Deutschen Luft Hansa kam ihm zu Hilfe und flog nach Halle, um neuen Betriebsstoff für Chamberlin, dessen Maschine unbeschädigt war, zu holen. Nach Auffüllung des herbeigebrachten Benzins sollte sofort die Weiterfahrt nach Berlin angetreten werden.

Wie die Eisleber Zeitung alsbald berichten konnte, erfolgte die Notlandung morgens ungefähr um 6 Uhr bei Bichsrode in der Nähe von Eisleben, und zwar weaen