

Sächsisches Elbzeitung

Tageblatt für die

Sächsische Schweiz

Inhalt: die amtlichen Bekanntmachungen für den Stadtrat, das Amtsgericht, das Hauptpostamt Bad Schandau und das Finanzamt Sebnitz. — Bankkonten: Stadtbank — Stadtpostkasse Nr. 12 — Ostsächsische Genossenschaftsbank Zweigniederlassung Bad Schandau — Postkassenkonten: Dresden 33 327



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

Druck und Verlag: Sächsische Elbzeitung, Alma Hieße, Inh. Walter Hieße, Verantwortlich: R. Kohlerlappert

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

Erscheint täglich nachm. 5 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Bezugspreis (in RM.) halbjährlich ins Haus gebracht 90 Pfg., für Selbstabholer 80 Pfg. Einzelnummer 10 bzw. 15 Pfg. — Bei Produktionsverteuerungen, Erhöhungen der Löhne und Materialpreisen behalten wir uns das Recht der Nachforderung vor

Anzeigenpreis (in RM.): Die 7gespaltene 35 mm breite Zeile 20 Pfg., für auswärtige Auftragsgeber 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“

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

Nr. 158

Bad Schandau, Sonnabend, den 9. Juli 1927

71. Jahrgang

Sür eilige Leser.

* Das Kabinett legte am Freitagnachmittag die Besprechungen über das Reichschulgesetz fort. Zu einem abschließenden Ergebnis haben die Beratungen aber auch am Freitag nicht geführt.

* Unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers Dr. Koch fand am 8. Juli im Reichsverkehrsministerium eine Besprechung mit verschiedenen Reichstagsabgeordneten und der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn unter Führung des Generaldirektors Dr. Dörpmüller statt. Nach Mitteilungen über die Finanzlage der Reichsbahn wurden die Tätigkeit der Verkehrskreditbank, ferner die tarifrechtlichen Fragen sowie der Bahnbau Dortmund-Münster und die Mitropa-Frage erörtert.

* Wie aus Odessa gemeldet wird, hat dort ein außergewöhnlicher Sturm einen Straßenbahnwagen umgeworfen, wobei sechs Personen getötet wurden.

Nach einer Meldung aus Brüssel hat der belgische Senat das Budget der Landesverteidigung mit 80 gegen 9 Stimmen bei 6 Stimmenthaltungen angenommen.

Die Auslandsmärkte der deutschen Industrie.

Von Direktor Paul Vogt, Leipzig.

Bei der kritischen Behandlung von Fragen des deutschen Außenhandels pflegt man in der Regel das letzte Vorkriegsjahr — 1913 — als Maßstab des Normalzustandes zu wählen. Darin liegt zweifellos etwas Nichtiges. Das Deutschland von 1913 lebt in unserer Erinnerung als Inbegriff hoher wirtschaftlicher Blüte fort, die sich auch in der ständig steigenden Ausbreitung des Außenhandels offenbart. Die Wahl von Vergleichsziffern aus 1913 ist der Ausdruck unseres Wunsches, die alte Wirtschaftskraft bald wiederhergestellt zu sehen, und daher als Mahnwort an unseren Wiederaufbauwillen ganz gewiß von hohem Wert. Für rein praktische Zwecke aber empfiehlt es sich, Vergleiche möglichst innerhalb eines einheitlichen Zeitabschnitts anzustellen, dessen einzelne Jahre gleiche Entwicklungsrichtung aufweisen. Wir scheiden deshalb von der Vorkriegszeit die Kriegsjahre 1914 bis 1918, weiter die Nachkriegs- und Inflationszeit von 1919 bis 1923 und wählen für unsere Betrachtung die eigentliche Wiederaufbauperiode, die 1924 einsetzt.

Worin liegen, vom Standpunkte des Außenhandels aus, zumal von dem der Industrie-Ausfuhr her gesehen, die bedeutendsten Unterschiede zwischen der Vorkriegszeit und der Gegenwart? Damals war der Zwang zur Ausfuhr weit weniger dringend als heute, dank der Tatsache, daß die Kaufkraft des Inlandsmarktes erheblich stärker war als im jetzigen verkehrten und verarmten Deutschland. Damals war der Export leichter als heute, weil das Vorkriegs-Europa noch nicht die politische und wirtschaftliche Zerküftung und alle die Zollschutzzoll-auern der heute neu geschaffenen Mittel- und Kleinstaaten kannte. Damals war die Ausfuhr vielfach bequemer als heute, weil die Außenhandelsbeziehungen in Jahrzehnten persönlich und sachlich ein festes Fundament erhalten hatten, während heute angesichts der großen wirtschaftlichen Veränderungen in allen Ländern die Betätigung im Export nicht selten ein erhebliches Risiko, eine verwickelte Rechnung mit vielen unbekannten Größen bedeutet. Dagegen gibt es auch neue Tatsachen, die zugunsten unserer Ausfuhrmöglichkeiten sprechen und unsere Exportindustrie wesentlich ermutigen dürften. In den Balkanländern, in Orient, in den meisten überseeischen Gebieten haben sich seit 1914 Volkswohlstand und Lebensbedürfnisse stark gehoben, sind die Produktionsmethoden verbessert, ist das Verkehrswesen ausgebaut worden. Demgemäß haben diese Länder heute, eine weit höhere Kaufkraft und Kaufkraft für die Ware: deren Erzeugung für Deutschlands Exportindustrie besonders kennzeichnend ist, wie einestells Gebrauchsgüter und Luxuswaren von hoher Qualität, andernteils die vielfältigen Produktionsmittel, welche die deutsche Technik hervorbringt: Maschinen aller Art, Baukonstruktionen, Elektrobedarf. Deshalb braucht auch die Industrialisierung in Übersee, die heute der englischen Industrie manche Sorge bereitet, uns weniger zu schrecken. Die neuen Industrien verschiedenster Länder sind vorwiegend auf Massenwaren eingerichtet; Qualitätswaren jedoch müssen weiter aus den alten Industrieländern bezogen werden, so daß insbesondere die deutsche Ware keineswegs ausgeschaltet werden kann. Die Industrialisierung fremder Staaten bringt uns sogar noch neue Verkaufsmöglichkeiten für unsere Technik.

Alles in allem ist also heute die Lage unserer Ausfuhrindustrie zwar bedeutend schwieriger als in früherer Zeit, doch keineswegs aussichtslos. Die deutsche Qualitätsware, zumal nach den Grundzügen der Rationalisierung hergestellt, hat ihre gesunden Absatzmöglichkeiten in allen Teilen der Welt. Nur bedarf es dazu sowohl einer weitblickenden Handelsvertragspolitik als auch einer großzügigen Auslands-Kundenwerbung neuen Stils, die der lebhaften amerikanischen, englischen und französischen Reklame erfolgreich begegnen kann. Die ausländische Konkurrenz unserer Fertigungsindustrie ist längst gewöhnt, in ihre Berechnungen auch einen angemessenen Posten für Werbe-Notwendigkeiten einzustellen. Auch unsere Industrie muß in erhöhtem Maße allgemein — nicht nur beim Vertrieb von Markenartikeln — mit den Kosten einer Werbung im Auslande rechnen, um ihre Stellung am Weltmarkt ungeachtet des verschärften Wettbewerbes weiter auszubauen.

Wir haben an Fertigwaren — insbesondere Textil-, Schuh- und Lederwaren, technischen Artikeln aller Art, Säusen und Küchengeräten, Glas und Keramik, Metallwaren, Spielwaren

und Möbeln, Papierwaren und Buchdruck-Erzeugnissen, Spielwaren und Musikinstrumenten, Uhren, Schmuckwaren und Kunstgewerbe, Farben und Chemikalien — im Jahre 1924 für 5189 Millionen Reichsmark, 1925 für 6628 Millionen, 1926 für 6965 Millionen und im ersten Vierteljahr 1927 für 1704 Millionen ausgeführt. Der Anteil der Fertigwaren am Gesamtwert unserer Ausfuhr beträgt etwa drei Viertel desselben.

Unsere wichtigsten Absatzmärkte in der Fertigwaren-Ausfuhr sind heute Großbritannien (1924: 514 Millionen Mark, 1925: 794 Millionen, 1926: 872 Millionen, Januar-März 1927: 241 Millionen), die Niederlande (1924: 478 Millionen Mark, 1925: 632 Millionen, 1926: 673 Millionen, Januar-März 1927: 175 Millionen) und die nordamerikanische Union (1924: 390 Millionen Mark, 1925: 446 Millionen, 1926: 541 Millionen, Januar-März 1927: 119 Millionen). Die Zahlen für das erste Vierteljahr 1927 sind um deswillen bedeutsam, weil sie — vervierfacht — eine gewisse Voraussetzung auf das maßliche Gesamtergebnis des laufenden Jahres zulassen. Großbritannien und die Niederlande sind weniger ihres eigenen Landesbedarfes wegen unsere führenden Abnehmer, als vielmehr aus Gründen ihres Welt Handels, zumal im Verkehr mit ihren Kolonien. London und Amsterdam sind hervorragende Verkaufsplätze deutscher Industrieerzeugnisse nach den verschiedensten Gebieten der Erde. Amerika dagegen kauft haupt-

sächlich für die eigenen Bedürfnisse seiner heute außerordentlich kaufkräftigen und anspruchsvollen 110 Millionen Bürger. Wichtige Auslandsmärkte unserer Industrie sind ferner unsere Nachbarländer, die Tschechoslowakei, die Schweiz, Schweden, Dänemark, Belgien und Polen, weiter wirtschaftliche Großbedarfsgebiete wie Italien, Frankreich, Japan, Argentinien, Britisch-Indien, Rußland, Spanien und Niederländisch-Indien, schließlich die Gruppe der neu im Aufstieg begriffenen, wirtschaftlich noch jungen Länder: das sind Finnland, die Nordstaaten, die Balkanländer und die Türkei, die Länder Süd- und Mittelamerikas, Britisch-Südafrika, China und Australien.

Bachstenswerte Hinweise auf die Aufmerksamkeit, deren das gegebene deutsche Erzeugnis in all diesen so verschiedenartigen Ländern heute wieder gewiß sein kann, gab die diesjährige Leipziger Frühjahrsmesse mit ihren 23.130 ausländischen Einkäufern aus 78 fremden Staaten, einer Zahl, die gegenüber den Frühjahrsmessen von 1924, 1925 und 1926 mit 13.500, 17.200 und 19.610 Ausländern eine für unsere Ausfuhr sehr erfreuliche Steigerung darstellt. Die Auslandskundenwerbung für den deutschen Industrie-Export, wie sie in der Gegenwart namentlich von den rund 150 Auslandsvertretungen des Leipziger Messamtes betrieben wird, ist ein unentbehrlicher Bestandteil unserer Wirtschaftspolitik geworden. Ausbau unserer Auslandsmärkte ist ein Ziel, wahrlich „des Schweifes der Eulen wert“.

Furchtbare Unwetterkatastrophe im Osterzgebirge

Bisher 55 Todesopfer

Drahtmeldung

Das furchtbare Gewitter der letzten Nacht hatte einen wolkentrübenden Regen im Gefolge, der schweres Unheil über das Osterzgebirge hereinbrechen ließ. Der dort angerichtete Schaden im Gottleuba-, Müglitz- und Seidewitztal ist im Vergleich zur Ueberflutung im Jahre 1897 bedeutend größer.

Zwischen 9 und 10 Uhr abends entluden sich über dem Elbtal des Dresden-Birnaer Industriegebietes und über dem Osterzgebirge außerordentlich schwere Gewitter. Unter ihren Ausläufern hatte auch die Sächsische Schweiz zu leiden, doch blieb sie diesmal von einer neuen Heimsuchung, soweit bisher bekannt ist, verschont. Wiederholt schlug der Blitz ein, glücklicherweise ohne zu zünden. Wenigstens fehlen darüber noch Nachrichten. Nach 12 Uhr ließ das Gewitter nach. Gegen 2 Uhr wurde in den oben angeführten Tälern

Hochwasser gemeldet!

Gegen ¼ 4 Uhr früh wälzte sich ein Strom von etwa 1 Meter Höhe die Müglitztalstraße entlang und verbreitete auf seinem Wege

Verwüstung und Schrecken.

Er zerriß die Straßen, knickte Bäume und Telegraphenstangen wie Streichhölzer um und beschädigte die Ufer. Der entfesselte Strom, zu dem die Müglitz angeschwollen war, bedeckte weite Strecken Landes und nahm alles mit sich, was nicht niert- und nagelst war. Besonders in Mitleidenschaft gezogen wurden Papier- und sonstige Fabriken an der Müglitz. Gewaltige Mengen von Hölzern, große Mengen Brennvorrate, allerhand Vieh, Schweine, Ziegen, Kaninchen, Futtermittel usw. führte die Müglitz in tosendem Strudel zu Tale.

Die Dresdener Berufsfeuerwehr mußte alarmiert werden. Gleichzeitig erschien auch Reichswehr, um den bedrängten Einwohnern in Gemeinschaft mit den örtlichen Feuerwehren und sonstigen Hilfsbereiten Unterstützung zuteil werden zu lassen.

Obwohl das Hochwasser vorher gemeldet worden war, wurden doch viele Anwohner von den Fluten überrascht, so u. a. in Weesenstein, wo das Unwetter besonders gewütet hat. Dort wurde die Familie Freund von den Wassermassen überrascht und büßte ihr Leben ein. Das gleiche bedauernswerte Schicksal betraf auch die Geschwister Ziesche, die ebenfalls in den Fluten umkamen. Außerdem ist noch ein jähriges Kind als Opfer der Fluten zu beklagen.

Die Eisenbahnstrecke Heidenau Altenberg ist derart von den Fluten mitgenommen worden, daß sie auf einige Tage hinaus gesperrt sein dürfte. Telefonische Verbindungen bestehen im gesamten Müglitz-Gottleubatal nicht mehr. Gas- und elektrische Leitungen sind zerstört. Die Bewohner einiger Ortschaften leiden unter Mangel an Trinkwasser.

Ein Auto wurde von den Fluten der Müglitz fortgeschwemmt. Die Schuhfabrik Just, Weesenstein, hat einen Schaden von etwa 20 000 Mark an fortgeschwemmtem Leder erlitten. Wiederholt mußte die Feuerwehr einschreiten, um die bedrohten Einwohner mit Leitern aus ihren Häusern zu retten. Aus der Ehrlischmühle in Heidenau rettete die Feuerwehr einige Pferde und Kühe, die nahe dem Ertrinken waren.

Die vom Unheil betroffenen Täler bieten einen trostlosen Anblick der Verwüstung. Die Gewalt der Fluten zeigt sich am besten daran, daß starke Bäume ausgerissen wurden, eiserne Eisenbahnbrücken fortgerissen und Zementsäulen in Stärke von etwa 40 bis 45 Zentimetern unter dem ungeheuren Druck des Wassers zerbrachen.

Im Laufe des heutigen Vormittags wurden die heimgesuchten Täler und Ortschaften von vielen Bewohnern der Umgebung und Vertretern der Amtshauptmannschaft Birna besichtigt. Ueberall ist man bei der Arbeit, die Schäden notdürftig zu beseitigen. Es dürften indessen einige Wochen vergehen, bevor die angerichteten Schäden einigermaßen beseitigt und Straßen und Wege wieder in Ordnung gebracht worden sind.

Zahlreiche Todesopfer im Unwettergebiet.

Drahtmeldung.

Nicht nur in Weesenstein hat die ungeheure Flut mehrere Todesopfer gefordert, sondern auch in anderen heimgesuchten Orten sind zahlreiche Menschenleben zu beklagen. Aus Berggiechhübel werden über 30 Todesfälle gemeldet, aus Gottleuba 13 und aus Weesenstein insgesamt 8.

Telegraphen-Union meldet weiter:

Besonders in Mitleidenschaft gezogen wurden Glashütte, Berggiechhübel und Lauenstein. Bis jetzt wurden 55 Tote geborgen; man vermutet jedoch, daß noch viele Tote unter den Schlammmassen liegen, da mehrere Einwohner vermisst werden. Umfassende Hilfsmassnahmen sind eingeleitet worden.

Das Unwetter in der Tetschen-Bodenbacher Gegend.

Durch ungeheure Schlammmassen, die die Elbe und die Folgen infolge des gestrigen schweren Unwetters mit sich führten und die sich bei der Einmündung in die Elbe absetzten, ist der Schiffsfahrtsbetrieb für die Taltschiffahrt ab Tetschen gestoppt.

Weitere Meldungen über Unwetter Schäden auf Seite 3.