

Wilsdruffer Tageblatt

Zernsprecher Wilsdruff Nr. 6

Wochenblatt für Wilsdruff und Umgegend

Postfachkonto Dresden 2640

Preis: 10 Pf. für die 6 gespaltene Korpuszeile oder deren Raum, Resten, die 2 spaltige Korpuszeile...
Bei Wiederholung und Jahresauftrag entsprechender Preisnachlass. Bekanntmachungen im amtlichen Teil (nur von Behörden) die 2 spaltige Korpuszeile...
Für die Nichtigkeit der durch Fernruf übermittelten Angaben übernehmen wir keine Garantie. Jeder Nachdruck ohne Erlaubnis ist strafbar.



Erscheint seit dem Jahre 1841

Dieses Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meissen, des Amtsgerichts zu Wilsdruff, des Stadtrats zu Wilsdruff, des Forstrentamts Tharandt und des Finanzamts Rossen.

Verleger und Drucker: Arthur Zschunke in Wilsdruff. Verantwortlicher Schriftleiter: Hermann Käffig, für den Inseratenteil: Arthur Zschunke, beide in Wilsdruff.

82. Jahrgang. Nr. 27.

Dienstag / Mittwoch 6. / 7. März 1923.

Amtlicher Teil.

Jauheabfuhr.

Die Bekanntmachung des Bürgermeisters zu Wilsdruff vom 18. August 1884, wonach mit Geldstrafe bis zu 600 Mark oder Haft bestraft wird, wer außerhalb der Zeit von abends 8 Uhr bis vormittags 8 Uhr auf Straßen und öffentlichen Plätzen Jauhe fällt oder fällen läßt, wird hiermit in Erinnerung gebracht mit dem Hinzufügen, daß die Sperrzeit in den Monaten November—Januar bis um 9 Uhr vormittags verlängert wird.

Die Schrebergärten

am Scheunenweg sollen verpachtet werden. Näheres Anschlagtafeln.

Die Girokasse

bleibt bis auf weiteres für das Publikum Dienstags und Donnerstags geschlossen.

Wilsdruff, am 2. März 1923.

1490

Der Stadtrat.

Kleine Zeitung für eilige Leser.

- * Die Franzosen haben die Bahnanlagen von Darmstadt sowie die Rheinhäfen von Karlsruhe und Mannheim besetzt.
- * Der Essener Hauptbahnhof wurde erneut von starken französischen Truppen besetzt, die einen D-Zug ausplünderten.
- * General Degoutte verzögert die Herausgabe des geraubten Reichsbankgeldes in Höhe von 12,8 Milliarden Mark.
- * Lloyd George erklärte in einem Artikel, daß das französische Ruhrabenteuer zu einem Mißerfolg führen müsse.

Die Schraube ohne Ende.

Von volkswirtschaftlicher Seite wird uns über die Teuerung und Preisabfragen geschrieben: Regierung und öffentliche Meinung führen zurzeit einen entschlossenen Kampf gegen die Teuerung. Die Schlacht ist in vollem Gange und reich an interessanten Zwischenfällen und kennzeichnenden Einzelheiten. So ist z. B. festzustellen, daß die Preise für Fett gefallen sind, die für Fleisch aber sich unentwegt behaupten und sogar noch steigen. Als Grund geben die Warenbesitzer und Händler an, daß der gewaltig niedrig gehaltene Dollarkurs sie zwingt, Fett niedriger abzugeben, als es nach ihrer Ansicht begründet und gerechtfertigt wäre. Den so entstehenden Einnahmehausfall müßten sie an Fleisch wieder hereinholen. Natürlich ist der eigentliche Grund darin zu suchen, daß Fett in erheblichem Maße aus dem Auslande bezogen wird, für das der Preis sich strikt nach dem Dollarkurs richtet, und das also billiger als das Inlandsfett ist. Weil dieses darum nicht abgesetzt werden würde, wird das Fleisch verteuert. Es braucht nicht besonders gesagt zu werden, daß es auch beim Fleisch mit dem Tage anders werden würde, an dem auch dieses in genügendem Maße nach Frankreich in Gestalt von Gefrierfleisch hereinkommt.

Man sieht, daß die Preisbildung manchmal seltsame Wege wandelt. Wir wissen alle, daß eines das andere treibt, aber es ist jeweils von besonderem Reiz, den Dingen im einzelnen nachzugehen. Ein Schmerzenskind aller derer, denen die Beschäftigung mit der Teuerung und den Mitteln zu ihrer Bekämpfung von Beruf wegen oder auf Grund ihrer Stellung von Staats wegen Pflicht bedeutet, ist bekanntlich gegenwärtig im besonderen die Frage der Eisenbahntarife. Wenn man hört, daß Getreide, das in der brandenburgischen Uckermark gebaut und geerntet wurde, heutzutage billiger auf die alte, längst abgekommene Weise mit Pferdegespannen nach Berlin zu transportieren ist als mit der Bahn, so darf man sich in der Tat mit Recht über diese ganze Umwertung aller Werte wundern. Die Grundlage des gesamten Wirtschaftsprozesses ist die Kohle. Sobald nun die Eisenbahn ihre Frachttarife erhöht, erhöht sich auch automatisch für die Kohlengruben die Zufuhr von Holz, Eisen und für die sonstigen Betriebsmaterialien. Die Folge davon ist, daß ganz zwangsläufig der Preis für die Kohle steigt — muß die Eisenbahn für ihren Betrieb brauchen. Muß die Eisenbahn aber für die Kohle mehr bezahlen, so steigt die Teuerung alsbald allein wieder in der Erhöhung ihrer Frachttarife. Es ist also das vollendete Bild der Schraube ohne Ende, der Schlinge, die sich selbst in den Schwanz beißt. Man kann es begreifen, daß sich die Stimmungen mehren, die von der Reichseisenbahnverwaltung eine Änderung ihrer Tarifpolitik fordern. Im Haushalts des Reichstags, wo darüber in diesen Tagen eifrig verhandelt wurde, ist dem Reichsverkehrsminister Groener von volkswirtschaftlicher Seite direkt gesagt worden, daß von der Verkehrsverwaltung kein Mensch verlangt, sie möge auch in diesen Tagen des Ruhrabenteuers ohne Defizit arbeiten. Es ist aber schließlich auch wieder zu verstehen, wenn Minister Groener dem konzentrischen Angriff gegen sein Ressort Widerstand leistete und darauf verwies, daß man ihm bisher immer einen schweren Vorwurf daraus gemacht habe, weil die Reichseisenbahn das Reich zu großen Zuschüssen zwingt. Man sieht demnach auch hier die sich in den Schwanz beißende Schlinge, denn auch der Staat arbeitet bekanntlich mit Unerschöpflichem, die sich dauernd vergrößern muß, wenn der Staat Einnahmehausfälle bei den großen Verkehrsunternehmen decken muß, die früher durch ihre Überschüsse in der Hauptsache den Staatshaushalt im Gleichgewicht hielten. Immerhin war es verdienstlich, daß einmal der Schleier von dem Geheimnis der einander treibenden Preise ein Stückchen gelüftet wurde. Gewiß sind die Frachttarife der Eisenbahn ja auch nicht für all unser Leid verantwortlich zu machen. Wenn man dem Verkehrsminister vorbeißt, daß der Kalte Krieg der Landwirtschaft

wegen der hohen Tarife um mehr als die Hälfte zurückgegangen sei, so konnte Minister Groener demgegenüber mit fünfzigprozentiger Berechtigung betonen, daß dabei auch die Kreditnot eine Rolle spiele. Im übrigen machte der Minister, und das war ja wohl die Hauptsache, die Zusage, nach Möglichkeit an einen Abbau zu denken. Der Kreis des Abbaus wird sich aber trotzdem wie bisher immer wieder von neuem schließen, und der Grund dafür liegt auf der Hand: es ist die Verdrückung Deutschlands durch die Entente und der Franzose im Ruhrgebiet. Denn wir wollen uns schließlich darüber nicht täuschen, daß es niemand anders als Herr Poincaré ist, der durch seine brutale Verdrückungspolitik und seinen Machtdünkel in Deutschland die Schraube ohne Ende dreht, und daß die Wirkungen dieser Tätigkeit es sind, unter denen wir leiden.

Ein widersinniger Friedensplan.

Neutrale Abfertigung.

Zu dem vom „Echo de Paris“ erörterten Plan, daß Frankreich nur dann in Verhandlungen mit Deutschland eintreten könnte, wenn England und Amerika bestimmte Garantien übernehmen, schreibt die „Basler Nationalzeitung“:

Es gilt, sich darüber klar zu werden, daß mit bloßer Unterwerfung unter Frankreich noch nichts für Deutschland gewonnen wäre. Frankreich wird die Ruhr bloß räumen, wenn es vollständig finanziell sich gesichert glaubt, das heißt: es müßte die beanspruchte Reparation erhalten und durch Bürgschaft von Amerika und England vor einem deutschen Ruhezug geschützt sein. Weder zu verschaffen, liegt ganz außerhalb der Macht einer deutschen Regierung. Erforderlich ist die ganz bestimmte vernünftige Forderung der deutschen Pflichten, aber auch der deutschen Rechte. Eine deutsche Unterwerfung würde nur ein neues Kapitel von Qualen und Kämpfen anfangen, kein Schlüsselpunkt sein.

Wenn man beachtet, daß dieses Schweizer Blatt eine durchaus franzosenfreundliche Haltung einnimmt, so wird man in Paris über den Wert dieses Verhandlungsvorschlages kaum mehr im Zweifel sein.

Vormarsch nach Darmstadt.

Die Bahnanlagen besetzt.

Die Franzosen haben am Sonnabend früh 6 Uhr nach vor Beginn der Arbeitszeit die Lokomotivwerkstatt auf dem Darmstädter Hauptbahnhof besetzt und später auch auf dem Güterbahnhof Posten aufgestellt. Die Stärke der für diese Aktion verwendeten Truppen beträgt etwa 200 Mann, die in der Eisenbahnwerkstatt untergebracht sind. Der Hauptbahnhof Darmstadt ist zunächst noch nicht besetzt worden. Der Zugverkehr funktioniert nach wie vor regelmäßig.

Der erste Besuch, den die Franzosen in Darmstadt machten, galt der Stationskassette und dem Lokomotivschuppen. Sie fanden aber beide leer. Dieser neue Überfall dient offenbar dem Zweck, den bereits bei Offenburg unterbrochenen Hauptverkehrsstrang Süddeutschlands vollständig unter französische Kontrolle zu bringen und legt den Bahnbetrieb auf der Strecke Frankfurt—Basel lahm. Ferner kommt es den Franzosen darauf an, den Güterverkehr zwischen Bayern und dem übrigen Süddeutschland zu kontrollieren.

Lloyd George über Frankreichs Ziel.

„Zum Mißerfolg verurteilt.“

In seinen Betrachtungen über die Zukunft Europas hat Lloyd George jetzt einen Artikel über Frankreichs Ziele im Ruhrgebiet geschrieben, der letzten Endes auf die Feststellung hinausläuft: „Es ist ein phantastischer Plan, entstanden aus einem Mißerfolg und deshalb zum Mißerfolg verurteilt.“ Lloyd George erklärt in seinen überzeugenden Darlegungen, daß

Frankreich das Ruhrgebiet behalten will.

Zwar nicht durch einfache Annexion, wohl aber in der Weise, daß es die Ruhrindustrie zum Pfande nehmen und solange behalten will, bis die deutschen Zahlungen alle geleistet sind. Da ein solcher Termin natürlich in unabschbarer Ferne liegen müßte, so sagt Lloyd George weiterhin ganz richtig, daß Frankreich die Absicht, Reparationen zu erlangen, längst aufgegeben hat und daß es nun danach trachtet, eine Plünderung von ungeheurer Umfänge zu begehen. Lloyd George warnt nachdrücklich vor der Durchföhrung dieser Idee und saar voraus,

daß die anderen Alliierten auf die Dauer dabei nicht gleichgültig bleiben können, und daß der deutsche Patriotismus, der dann die allgemeine Sympathie finden werde, solche Pläne vereiteln würde.

Englands zukünftige Haltung.

Lloyd George hat sich mit einer Ansprache bei der Universitätsfeier in Edinburgh als Lordkanzler eingeföhrt. Dem früheren Ministerpräsidenten wurden auf dem Wege stürmische Ovationen dargebracht. Lloyd George schloß seine Rede mit den Worten: „Die Zeit ist so voll von Gefahren, daß der Stoff, aus dem unsere Politiker gemacht sind, auf eine Probe gestellt wird, wie nie zuvor. Die Zukunft Englands hängt davon ab, wie unsere Politiker die Feuerprobe bestehen.“

Gleichzeitig sagte der englische Kriegsminister Lord Derby in Liverpool in einer Rede: „Im Herzen bin ich für Frankreich, aber mit meinem Verstand bin ich auf der anderen Seite des Rheins. Ich habe niemals gezögert, ein möglichst enges Bündnis zwischen Frankreich und Großbritannien zu beschließen. Laßt uns auf alle Fälle nicht tun, was den Erfolg der französischen Unternehmung verhindern könnte.“

Karlsruhe und Mannheim.

Besetzung der Häfen.

Die Franzosen haben an zwei Stellen den Rhein überschritten. Am Sonnabend früh haben sie zunächst in Stärke von etwa drei Kompagnien, darunter Schützentruppen, die Rheinbrücke bei Mannheim überschritten; gleichzeitig sind auch andere Truppenabteilungen auf einem Schiff in der Nähe der Redarmündungen auf rechtsrheinischem Gebiet gelandet worden. Sie haben das Zollamt und das Hafengebiet besetzt.

Ferner überschritten 80 bis 100 Mann französischer Infanterie mit einigen Maschinengewehren die Rheinbrücke bei Magau und marschieren in das bisher unbefestigte Gebiet ein. Sie besetzten gegen 11 Uhr den Karlsruher Rheinhafen, der eine Stunde von der eigentlichen Stadt liegt.

In Wörth, jenseits des Rheins, trafen, aus der Richtung Germersheim kommend, auf Lastkraftwagen farbige und weiße Franzosen ein, die in Wirtschaften und Schulen untergebracht wurden. Die Besetzung bei Mannheim erstreckt sich auf das sogenannte alte Hafengebiet. Die in diesem Gelände liegenden öffentlichen Gebäude, das Hauptzollamt und das städtische Elektrizitätswerk, sowie die gesamten Brückenzugänge sind von dem französischen Militär besetzt und die Hafenanlagen in die Rheinzollgrenze einbezogen worden. Die Franzosen machen das Herausbringen von Waren aus diesem Gebiet von der vorherigen Bezahlung der zehnprozentigen Verabgabe abhängig. Die Ausdehnung der Besetzung auf die Stadt selbst ist unwahrscheinlich, zumal sie bei der großen räumlichen Ausdehnung der Stadt ein sehr großes Truppenaufgebot erfordern würde. Wahrscheinlich soll die Kontrolle der Häfen, die schon bisher geübt wurde, ausgebaut und die geplante Zolllinie durch wichtige Stützpunkte vervollständigt werden.

Chronik der Gewalttaten.

Der Hauptbahnhof von Essen ist abermals von einer starken französischen Truppenmacht unter Aufgebot von Tanks besetzt worden. Die deutschen Beamten wurden in rohester Weise zum sofortigen Verlassen des Bahnhofs gezwungen. Der D-Zug Köln—Berlin wurde beschlagnahmt und ausgeraubt. Die Bahnanlagen sind im weiten Umkreis von Panzerwagen und starken Postern abgeperrt.

General Degoutte hat mitgeteilt, daß er die geraubten 12,8 Milliarden Reichsbankgeld nicht herausgibt. Nur die Druckplatten liefert er wieder aus. Die deutsche Regierung müßte ihre Zahlungen an die französischen und belgischen Truppen wieder aufnehmen, wenn sie künftig ähnliche „Beschlagnahmen“ vermeiden wolle.

In Mainz haben die Franzosen im Gewerkschaftshaus den Regierungsbaumeister Haas, die beiden Leiter des Deutschen Eisenbahnerverbandes und drei Gewerkschaftsführer verhaftet. Die Aften des Deutschen Eisenbahnerverbandes und die Verbandsgelder in Höhe von 100 Millionen Mark wurden beschlagnahmt.

In Duisburg haben die Besatzungstruppen die Kreisasse mit etwa acht Millionen Mark „beschlagnahmt“. Der Vorsteher, der die Herausgabe verschiedener Listen verweigerte, wurde verhaftet, ebenso verschiedene seiner Angehörigen.