Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für die Landwirtschaft, für Bürgertum, Beamte, Angestellte u. Arbeiter.

Das „Wilsdruffer Tageblatt" erscheint täglich nachm. 5 Uhr für den folgenden Tag. Bezugspreis: Bei Abholung in unserer Geschäftsstelle und den Ausgabestellen 2 Mk. im Monat, bei Zustellung durch die Boten 2,30 Mk., bei Postbestellung 2 Mk. zuzüglich Abtragegebühr. Einzelnummern 10 Pfg. Alle Postanstalten, Briefträger und Geschäftsstellen nehmen zu jeder Zeit Bestellungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt, Krieg oder sonstiger Betriebsstörungen besteht kein Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises. — Rücksendung eingesandter Schriftstücke erfolgt nur, wenn Porto beiliegt.

Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend

Anzeigenpreis: die 5gespaltene Raumzeile 20 Goldpfennig, die 3gespaltene Zeile der amtlichen Bekanntmachungen 40 Goldpfennig, die 3gespaltene Reklamezeile im redaktionellen Teile 100 Goldpfennig. Nachweisungsgebühr 20 Goldpfennige. Vorgeschriebene Erscheinungstage und Platzvorschriften werden nach Möglichkeit berücksichtigt. Anzeigenannahme bis vorm. 10 Uhr. Für die Richtigkeit des durch Fernruf übermittelten Anzeigen übernehmen wir keine Garantie. Jeder Rabattanspruch erlischt, wenn der Betrag durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Anzeigen nehmen alle Vermittlungsstellen entgegen.

Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6

Das Wilsdruffer Tageblatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meißen, des Amtsgerichts und Stadtrats zu Wilsdruff, Forstrentamts Tharandt, Finanzamts Meißen.

Nr. 102. — 84. Jahrgang. Telegr.-Adr.: „Amtsblatt" Wilsdruff-Dresden Postscheck: Dresden 2640 Sonntag, den 3. Mai 1925

Steuernotwendigkeiten.

Von parlamentarischer Seite wird uns zu den Ausführungen des Reichsfinanzministers vor dem Reichstage über die Finanzlage geschrieben:

Reichsfinanzminister von Schlieben brachte einen ihm auch von den Gegnern zugestandenen Ruf mit in sein Amt hinein, daß er einer der besten Kenner unseres reichlich verwickelten Steuer- und Finanzwesens sei. Diesem Ruf ist er in seiner großen Rede gerecht geworden, die er im Reichstag hielt und die den Vorzug hatte, nicht bloß Vergangenheit und Gegenwart unserer finanziellen Lage klarzulegen, sondern auch mahnend und warnend in die Zukunft zu blicken. Außerdem auch noch den Vorzug hat, ein Programm zu sein, das sich nicht auf einen rein steuerlich fiskalischen Standpunkt stellt, sondern, wie Schlieben gleich im Anfang seiner Rede erklärte, unter dem Hauptgesichtspunkt entwickelt wurde, die steuerliche Belastung in Übereinstimmung zu bringen einmal mit den wirtschaftlichen Verhältnissen, dann aber auch mit der durch die Erfüllung der Reparationsverpflichtungen gekennzeichneten besonderen Finanzlage des Deutschen Reiches.

Das interessiert nicht bloß das Inland, sondern auch das Ausland weit mehr als die steuerlichen Differenzen zwischen Reich, Ländern und Gemeinden, die immer noch bestehen; denn dem Steuerzahler ist es ziemlich gleichgültig, an wen er sein Geld abführt. Die Riesenzahlen des Etats für 1924 bringen nun, wie Schlieben ausführte, einen Überschuß von fast zwei Milliarden Mark. Diese Mitteilung scheint den Gerüchten von einer rücksichtslosen Ansammlungspolitik des Reiches, damit also auch von einer Überdrehung der Steuerschraube rechtzugeben, damit aber auch dem ersten Teil der Schliebenschen Ausführungen zu widersprechen. Zu widersprechen übrigens auch den Erklärungen, die Dr. Luther vor ein paar Tagen auf dem deutschen Industrie- und Handelstag abgegeben hat, wonach bei der Steuerpolitik des Reiches die wirtschaftliche Tragbarkeit und die Fernhaltung wirtschaftshemmender Überspannungen versprochen wurde. Wie der Reichsfinanzminister aber erklärte, hat das Reich den Überschuß zur Deckung besonderer, bei der Etatsaufstellung nicht berücksichtigter außerordentlicher Ausgaben verwandt. Außerdem zur Abdeckung dringender Schuldverpflichtungen und schließlich — zur Rückstellung für später auftretende außerordentliche Ausgaben.

Damit wäre doch also Aufspeicherungspolitik getrieben. Aber Dr. Schlieben beabsichtigt damit nach seinen Worten, den Kredit des Reiches zu heben, indem er Verpflichtungen nachträglich noch einlöst, denen gegenüber sich das Reich früher als nicht in der Lage erklärte. So hat er eine angemessene Aufbesserung der Entschädigungen für Gewalt- und Liquidationsschäden in Höhe von 270 Millionen Mark vorgesehen, auch noch andere Ausgaben dieser Art, so daß das Reich vielleicht allmählich doch als ein zwar etwas langsam zahlender aber schließlich seine Verpflichtungen doch erfüllender, also kreditwürdiger Schuldner betrachtet werden kann. Für die Zukunft gibt der Minister allerdings eine wesentlich düsterere Voraussage, weil der Etat für 1925 noch einen Fehlbetrag von 375 Millionen Mark aufweise. Damit rechtfertigt der Finanzminister die Berechtigung zur Erhöhung der Bier- und Tabaksteuer. Diese an und für sich einseitige Erhöhung der Verbrauchssteuern wird natürlich bei manchen Parteien des Reichstages auf heftigen Widerstand stoßen, ein Widerstand, der um so berechtigter erscheint, als dieser Steuererhöhung ein Anziehen der Schraube der direkten Steuern nicht zu entsprechen scheint. Vielleicht aber wird dieser Widerstand doch dadurch etwas korrigiert, wenn man erwägt, daß gerade die direkten Steuern im vergangenen Etatsjahr weit mehr erbracht haben, als sie veranschlagt wurden. Den Ertrag noch ergiebiger zu machen ist das Ziel der zurzeit beratenden großen Steuerreform, durch die manche Überspannungen auf diesem Steuergebiete gemildert werden sollen, und zwar aus wirtschaftlichen Gründen. Denn immer stehen die Erfordernisse des Staates, die im nächsten Jahre durch das schärfere Einsetzen der Reparationsleistungen noch erhöht werden, gegenüber den volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten, die vor allem für die Besserung unseres Wirtschaftslebens die Ansammlung von Ersparnissen, also die Neubildung von Kapital, verlangt. Hier ist die Klippe, an der wir im Oktober 1923 fast gescheitert sind. Aber letzten Endes sind auch wieder die Einnahmen des Reiches von der gesamten Wirtschaftslage auf Leben und Tod abhängig, und es wird einer großen Geschicklichkeit bedürfen, an jener Klippe vorbeizukommen. Der Reichsfinanzminister hat ja schon für die nächsten Jahre entsprechend der Erhöhung der Reparationslasten „selbst bei stärkster Hebung der Wirtschaft" von jedem einzelnen ganz außerordentliche Leistungen steuerlicher Art" verlangt. Das läßt sich aber bestimmt leichter tragen, wenn die andere Zusicherung Schliebens erfüllt wird, daß die Steuergesetze überall im Deutschen Reiche einheitlich durchgeführt werden. Denn letzten Endes ist eben das Reich Träger der Verpflichtungen, die wir in London übernommen haben und die unser Schicksal sind. Es geht dabei, so schloß der Reichsfinanzminister, um die Erhaltung unserer staatlichen und finanziellen Selbständigkeit und Selbstbestimmung. Diese wieder zu erreichen — denn wir haben sie nicht mehr — ist ja das Ziel aller Parteien. Über Einzelheiten wird man streiten können, aber die bittere Notwendigkeit wird zwangsmäßig auf uns lasten, bei schärfster Sparsamkeit alle Kräfte anzuspannen.

Der D-Zug Eydtkuhnen-Berlin entgleist

25 Tote beim Bahnunglück.

Schneidemühl, 1. Mai.

Die verhängnisvolle Entgleisung des Schnellzuges D 4 Eydtkuhnen—Berlin im polnischen Korridor erfolgte zwischen den Stationen Swaroschin—Preußisch-Stargard auf freier Strecke. Mit Ausnahme des Schlafwagens und eines Wagens 1. Klasse stürzten sämtliche Wagen mit der Lokomotive den ziemlich steilen Abhang hinunter. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft teilt mit, daß nach Meldung der polnischen Staatsbahndirektion in Danzig das Eisenbahnunglück bei Stargard auf einen verbrecherischen Anschlag zurückzuführen sei. Nach der ersten amtlichen Meldung beträgt die Zahl der Toten 25, die der Schwerverletzten 12 und die der Leichtverletzten 6. Die Eisenbahndirektion Königsberg teilt mit, daß zur Feststellung der Personalien der Verunglückten sofort mit der Eisenbahndirektion Danzig Verbindung aufgenommen und ein Vertreter nach Danzig geschickt wurde.

Aus Preußisch-Stargard wurde Freitag morgen berichtet: Bis jetzt sind 24 Tote hier eingeliefert worden. Nach Dirschau wurden 30 Schwerverletzte gebracht. Eine weitere Anzahl von Schwerverletzten befindet sich in Stargard. Die größte Zahl der Leichtverwundeten ist nach Deutschland gebracht worden. Unter den Toten und Verletzten befinden sich mehrere Frauen, auch 2 Kinder sind dem Unglück zum Opfer gefallen. Führer und Heizer sind

Karte zum Eisenbahnunglück.

unverletzt, da sie kurz vor der Entgleisung abspringen konnten. Fast sämtliche Toten befanden sich in einem Wagen 3. Klasse, in den sich der erste Wagen hineingeschoben hat. Die Toten sind, außer einem polnischen Zollbeamten, deutscher Nationalität. Es ist der Geistesgegenwart des Lokomotivführers und des Heizers zu danken, daß die Katastrophe nicht noch schrecklicher geworden ist. Obgleich beide verletzt waren, haben sie ihre Geistesgegenwart bis zum letzten Augenblick nicht verloren und sowohl das Feuer gelöscht, um eine Kesselexplosion zu verhüten, als auch die Heizung abgestellt. Die meisten Leichen sind grausig verstümmelt. Vereinzelt sind die Körper förmlich auseinandergerissen worden. Es ist nicht ausgeschlossen, daß unter den Trümmern noch mehr Verunglückte liegen und daß sich dadurch die Zahl der Toten noch erhöht.

Die Ursache des Unglücks.

Die Annahme, daß es sich um einen verbrecherischen Anschlag auf den verunglückten Zug handelt, bestätigt sich nach anderen Berichten nicht.

Die Ursache des Unglücks wird darin gesehen, daß die polnische Eisenbahnverwaltung seit der Übernahme der Eisenbahn den Bahnkörper vernachlässigt und es an der technischen Ausgestaltung und der sachgemäßen Bewachung und Kontrolle der Eisenbahn hat fehlen lassen. Durch dieses Unglück wird wieder einmal die große Unsicherheit im polnischen Korridorverkehr grell beleuchtet, da das Unglück nur dadurch eintreten konnte, daß Polen die Eisenbahnverwaltung vernachlässigte und außerdem das deutsch-polnische Eisenbahnkorridorabkommen, das die Verkehrssicherheit bei der Durchführung durch den Korridor regeln soll, ganz erheblich verletzt hat.

Nach einer Äußerung des Lokomotivführers soll der Zustand des Gleises an der Unglücksstelle schon seit längerer Zeit so schlecht gewesen sein, daß die Züge nur in langsamster Fahrt die Stelle passieren konnten. Trotz wiederholter Meldungen war eine Instandsetzung der schadhaften Strecke noch nicht erfolgt. Die eingeleitete Untersuchung muß ergeben, ob sich diese schweren Anschuldigungen gegen die polnische Eisenbahnverwaltung bestätigen.

•

Was Augenzeugen erzählen.

Von dem verunglückten D-Zug 4 Eydtkuhnen-Berlin wurden zwei Wagen dritter Klasse vollkommen zertrümmert. Die beiden Wagen waren stark überfüllt. Bei der Entgleisung wurde der vierte Wagen des Zuges in den dritten hineingeschoben. Die letzten Wagen des Zuges sind unbeschädigt, nur die ersten Wagen sind entgleist und stehen zwischen den Schienen. Aller Wahrscheinlichkeit nach ist der Unglücksfall auf einen frevelhaften Anschlag zurückzuführen, indem an den Schienen die Muttern von den Bolzen gelöst und die Bolzen herausgezogen wurden.

Ein mitfahrender Reisender, ein Oberingenieur aus Danzig, gibt folgenden Bericht: Ich saß im D-Zug 3. Klasse. Kurz vor dem Einfahrtssignal vor Preußisch-Stargard, wo sich eine Böschung von 6 Meter Höhe befindet, spürte ich plötzlich einen kräftigen Ruck. Ich war in dem Glauben, daß die Lokomotive unseres Zuges auf einen Güterzug aufgefahren sei. Der Wagen, in dem ich mich befand und der voll besetzt war, geriet ins Schwanken und stürzte die 6 Meter hohe Böschung hinab. Die übrigen Wagen standen wirr durcheinander in einer Neigung von 45 Grad. In einem zersplitterten Wagen waren verschiedene Personen eingeklemmt, die mittels Stahlsägen aus ihrer Lage befreit werden mußten. Im ersten Augenblick des furchtbaren Anpralles waren uns allen die Sinne geschwunden. Nachdem ich mein Bewußtsein wiedererlangt hatte, schritt ich über 6—8 Tote hinweg und ging zur Lokomotive. Sie lag umgekehrt nach dem Böschungswinkel zu, die Räder nach oben. Bedauerlicherweise war ¾ Stunden nach dem Unglück noch kein Rettungskommando zur Stelle. Es waren nur einige Fackeln vorhanden, die aber bald ausbrannten. Die Unglücksstelle war in völliges Dunkel gehüllt. Wir fuhren mit einem polnischen Hilfszug nach Preußisch-Stargard und gelangten von dort mit dem Ostexpreß nach Schneidemühl.

Wer ist der Schuldige?

Zum Tode Dr. Hösles.

Das preußische Ministerium für Volkswohlfahrt nimmt in einer Erklärung Stellung zu den Nachrichten, die darauf hinwiesen, daß die Gerichtsärzte sich im Falle Hösle streng an die Vorschrift gehalten hätten, die eine Beeinflussung der Ärzte zugunsten des Strafverfahrens enthalte. Hierzu läßt das Ministerium erklären, daß der Erlaß lediglich beabsichtige, die Gerichtsärzte zu einer gewissenhaften Prüfung anzuhalten. Er wurde dadurch notwendig, daß ärztliche Gutachten, die eine Haftunterbrechung mit ungenügenden Gründen unterstützten, zunahmen. In einer bemerkenswerten Zahl solcher Fälle wurde nachträglich festgestellt, daß der wegen schweren Vergehens Verurteilte und nun auf Grund des ärztlichen Gutachtens von der Haft Befreite keine weitere ärztliche Behandlung in Anspruch nahm, sondern sich frei bewegte und seinen bedenklichen Geschäften weiter nachging.

Die Millionenkredite für die Ruhrindustrie

Reichskanzler Dr. Luther vor dem Ruhrausschuß.

Der Reichstagsausschuß zur Untersuchung der Ruhrkredite vernahm am Freitag Reichskanzler Dr. Luther, wobei festgestellt werden sollte, welcherart die Bindungen gewesen sind, die damals zwischen der Reichsregierung und den Ruhrindustriellen eingegangen worden sind. Reichskanzler Dr. Luther führte hierzu aus: Der Zweck des damaligen Abkommens war nach den ausdrücklichen von den Vertretern der Sechserkommission geäußerten Wünschen, eine Erklärung der Reichsregierung herbeizuführen, auf Grund deren der Kohlenbergbau sich Kredite beschaffen konnte. Nur wenn er in den Besitz solcher Kredite kam, erklärten sich die Herren imstande, Verträge mit den Besatzungsmächten über die Weiterführung der Kohlenlieferungen abzuschließen. Daß es sich um Abmachungen gehandelt hat, die im privaten Wirtschaftsleben ihre Auswirkung finden sollten, geht auch aus der Ausdrucksform der verschiedenen Briefe hervor.

Nun ist die Frage gestellt, ob es sich um privatrechtliche Bindungen gehandelt hat. Ich habe mir damals nur klar gemacht, was ich sachlich wollte. Wenn ich mir die Sache juristisch überlege, würde ich wohl das Vorliegen einer privatrechtlichen Bindung anerkennen.

SLUB Wir führen Wissen. Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF