

Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für die Landwirtschaft,



für Bürgertum, Beamte, Angestellte u. Arbeiter.

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint an allen Werktagen nachmittags 5 Uhr. Preis: 20 Pf. (10 Pf. für den Abnehmer).
Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend
Das Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend erscheint an jedem Sonntag nachmittags 5 Uhr. Preis: 10 Pf. (5 Pf. für den Abnehmer).
Das Wilsdruffer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meißen, des Amtsgerichts und des Stadtrats zu Wilsdruff, des Forstrentamts Tharandt und des Finanzamts Rossen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Angelagerter: Die 3. und 4. Spalten des 20. und 21. Heftes der amtlichen Bekanntmachungen 10 Reichsmark, die 3. und 4. Spalten des 20. und 21. Heftes der amtlichen Bekanntmachungen 10 Reichsmark, die 3. und 4. Spalten des 20. und 21. Heftes der amtlichen Bekanntmachungen 10 Reichsmark.
Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6

Nr. 190. — 86. Jahrgang. Telegr.-Nr.: „Amtsblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 2640 Dienstag, den 16. August 1927

Das unruhige Portugal.

Aus Lissabon kam die Kunde von dem Ausbruch einer neuen Revolte mit dem Veruche, die jetzige Regierung zu stürzen. Wie immer bei solchen Gelegenheiten, widersprachen sich die ersten Meldungen. Eine offizielle Auslassung der portugiesischen Regierung behauptete, daß es beim Versuch geblieben sei und die Regierung vollkommen die Lage beherrsche. Von anderer Seite wurde über Paris gemeldet, daß das Ganze einen ernsthaften Charakter trage. Die Regierung sollte aus Lissabon gestücht sein und sich in einem benachbarten Ort niedergelassen haben. Schwieriger wurde die Beurteilung der Angelegenheit noch, weil gleichzeitig verlautete, daß sich auch in Oporto Unruhen gezeigt hätten. Das war ein Anzeichen dafür gewesen, daß die Bewegung keinen reinen lokalen Charakter trug, wie es nach den ersten Meldungen der Fall zu sein schien.

Wenn man die verschiedenen sich widersprechenden Meldungen aus Lissabon kritisch betrachtet, dann hat sich diese letzte achtzehnte Revolte in den sechzehn Jahren seit Bestehen der Republik ungefähr so abgepielt: Der General Carmona, gleichzeitig Ministerpräsident und Präsident der Republik, war bereits mehrfach aufgefodert worden, ein Ende der beiden Antriebe aufzugeben. Er ließ sich endlich dazu herbei, den Obersten Passos e Sousa zum Vizeministerpräsidenten zu ernennen. Dieser, ein der linkspartheilich angehörender Offizier, war der Wehrzahl der Mitarbeiter des Präsidenten verhaftet, da diese größtenteils Monarchisten sind. Es bildete sich eine Verschwörung, an der sich zahlreiche Offiziere beteiligten. Diese brangen mit vorgehaltenem Revolver in den Ministerrat ein und forderten die sofortige Demission Carmonas. Nach der Weigerung des Ministerpräsidenten gaben die Verschwörer mehrere Schüsse ab, die Carmona und einige Minister verletzten. In der Aufregung entkam die Attentäter, die Garçon wurde alarmiert.

Der Putsch selbst verlief aufeinander in der für Portugal üblichen Weise. Während in vielen anderen Ländern bei solchen Gelegenheiten die Landgerichte viel Arbeit bekommen und Todesurteile gefällt und auch vollstreckt werden, ist man in Portugal nicht so heftig, vermutlich, weil die Unruhen im allgemeinen wenig Blut erfordern und anscheinend schon zu einer Landesgewohnheit geworden sind. So hat man auch diesmal nur zu dem Zwecke der Verbannung gegriffen — wenn man den einlaufenden Nachrichten trauen darf. Die Hauptführer, darunter der Oberst Camara, sollen an Bord eines Kriegsschiffes gebracht werden, das sie nach einiger Zeit auf den Cap Verdischen Inseln absetzen soll. So würde in einem gewissen Sinne gleichzeitig für eine Vermehrung der weißen Bevölkerung der afrikanischen Kolonien Portugals gesorgt. Außer nach den Cap Verdischen Inseln wurden im Laufe der letzten Jahre zahlreiche andere Rebellenführer auch nach Angola und Mosambik geschickt. Eine Internierung an Bord von Kriegsschiffen im Lissaboner Hafen oder in den dortigen Forts hatte sich als unzumutbar herausgestellt, da die Betroffenen mit Hilfe von Freunden doch bald wieder befreit wurden.

Der Grund zu dieser immerhin milden Behandlung von Aufstrebenden dürfte vor allen Dingen auch darin liegen, weil jeder in Portugal und besonders jeder Portugieser weiß, daß vermutlich die Revolution, um die es sich gerade handelt, doch nicht die letzte ist. Denn durch die Niederschlagung irgendeines Putsches ist bisher nie ein dauernder Zustand geschaffen worden. Das ganze Staatswesen befindet sich eben nur weiter im sogenannten labilen Gleichgewicht, d. h. es bedarf nur immer eines geringen Anstoßes, um eine neue Revolte hervorzurufen.

Es ist schon darauf hingewiesen worden, daß es sich hier um den achtzehnten Putsch seit Bestehen der Republik handelt. Diese Zahl zeigt zur Genüge, wie unsicher die ganzen portugiesischen Verhältnisse sind. Bekommt man doch vom staatlichen Leben Portugals einen ähnlichen Eindruck, wie wenn man früher von den vielen Revolutionen in Südamerika und in Mittelamerika las. Dort ist, besonders was Südamerika anbelangt, eine Wendung zum Besseren eingetreten. Diese dürfte in Portugal noch lange auf sich warten lassen, falls nicht, wie in Spanien oder Italien, eine Persönlichkeit die Lenkung des Staates in die Hand nimmt, die die nötige Energie besitzt. Portugal befindet sich seit Abschaffung der Monarchie in einem Übergangsstadium. Was sich jetzt in Portugal abspielt, ist mehr ein Kampf um die Macht in der Republik, ob diese nach wirklich demokratischen Grundsätzen geleitet werden soll oder von einer Kamarilla ausgeübt wird. Ähnliche Erscheinungen sehen wir in Griechenland. Es ist nicht uninteressant, daß die Flügelländer des Mittelmeeres, Portugal und Griechenland, eine ungefähr gleiche Entwicklung haben.

Neue Unwetterverheerungen im Mosel-Tal

Luxemburg, 15. August. Über dem oberen und mittleren Moseltal bis in die Gegend von Trier und Neumagen hinein, gingen heute schwere Hagelschläge nieder, die stellenweise die Weizenfelder fast völlig vernichteten.

Sie wagen es noch einmal!

Der Abbruch des Fluges.

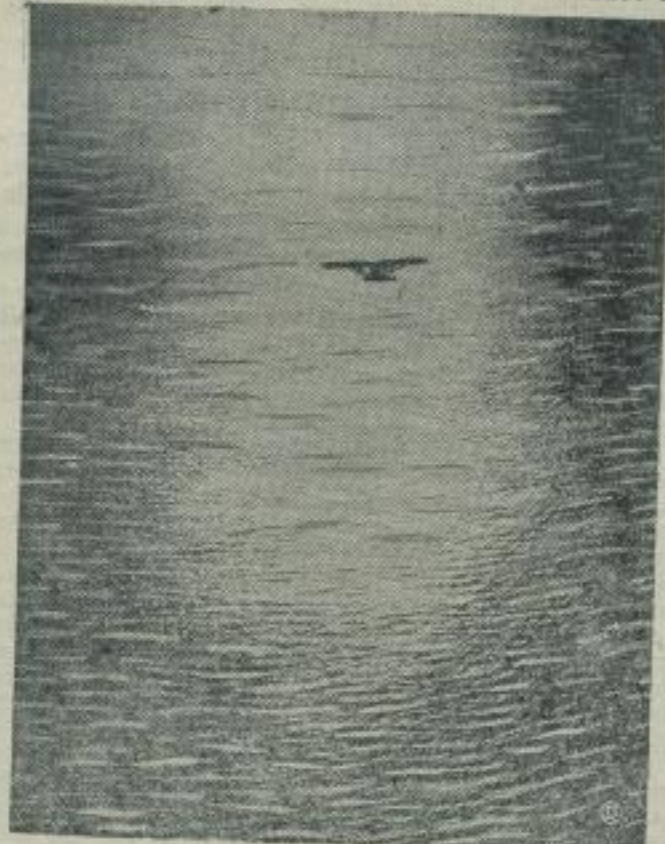
— Die wir gestern abend schon durch Ertrablatt meldeten, haben sich die Meldungen, die von einer Rückkehr der „Bremen“ berichteten, bestätigt. Eine unverkündete Enttäuschung ist die Folge dieses Rückfluges, denn nach den wochenlangen Vorbereitungen, die in ihrer Gründlichkeit ein Misslingen fast ausgeschlossen erscheinen ließen, und nach den eingehenden Wetterprüfungen hätte man annehmen dürfen, daß die Hantelwerke ihrer Sache besonders auch bezüglich des Wetters — ganz sicher waren, als sie die Piloten am Sonntag auf den Weg übers große Wasser sandten. Doch mit des Geschicks Mächten können schließlich selbst die Astronomen keinen ewigen Bund schließen, elendiglich zugrunde gegangen wären. Schon erstehen neue Pläne und Hoffnungen, gewagt und reich an neuen Lehren wird man das nächste Mal zu Werke gehen und wenn nicht alles trägt, wird bei der ständig wachsenden Zahl der Anwärter bei Eintritt schönen Wetters ein ganzer Schwarm deutscher Flieger die Sonne über dem Ozean verduffeln.

Weber die abgebrochene Reise, die nach Lage der Sache trotzdem eine ganz bedeutende Flugleistung darstellt, liegen noch folgende Meldungen vor:

„Bremen“ und „Europa“ zurückgeführt.

Widrige Wetterverhältnisse.

Wegen des anhaltenden Sturmes auf dem Atlantischen Ozean mußte auch das nach der Notlandung der „Europa“ weitergeflogene zweite Ueberseeflugzeug „Bremen“ die Weiterfahrt ab-



brechen und zurückkehren. Westlich von Irland machte die „Bremen“ lehrte und richtete den Kurs wieder nach der Heimat. Am 16.30 kam sie in Dessau an und landete glatt. Die Piloten sind wohl auf.

Trotz Sturm und Wetter wollten die ersten Piloten die Feinerzeit den Europa-Amerika-Flug wagen, die Franzosen Rungesser und Goll, den Atlantik auf alle Fälle überqueren. Ihr Schicksal, der Untergang in den Wellen ist tragisch; es gibt zu denken Anlaß. Die deutschen Atlantikflieger hatten vor ihrem Start noch ein Telegramm an die Mütter der beiden verunglückten Franzosen geschickt. Sie haben nach ihrem jetzigen Aufstieg mit denselben Bewerten zu kämpfen gehabt, aber sie zogen aus dem Schicksal Rungessers und Golls die richtige Lehre, das heißt, sie lehrten zurück, als es noch Zeit war.

Am Sonntag um 18 Uhr 20 Minuten startete die „Bremen“ mit Loose und Köhl als Piloten und Freiherrn von Kühnfeld als Passagier. Der Flug Dessau-Dublin ist mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 118—128 Kilometern in der Stunde vor sich gegangen. Das ist ein äußerst langsames Tempo, besonders wenn man bedenkt, daß man vorher mit einer

Reisegeschwindigkeit von etwa 135 bis 140 Kilometerstunden gerechnet hatte. Die „Bremen“ ist in Hannover, Osna brück, Walsfeld und Lombl (England), dann in Dublin gestoppt worden und flog dann über Irland in der Richtung Atlantik. Dann kamen Meldungen, daß Flugzeug habe wegen des herrschenden außerordentlich starken Gegenwindes am Montag den Rückflug angetreten. Um 8 Uhr 30 Minuten ist es nach einer Meldung der Funkerswerke über dem Flughafen Chapel gesehen worden. Der Wortlaut der Meldung war folgender: „Nach unverbürgten Meldungen aus Mittelengland scheint sich das Flugzeug „Bremen“ wegen des herrschenden außerordentlich starken Gegenwindes auf dem Rückweg zu befinden. Das Flugzeug soll 8.50 Uhr über dem Flughafen Chapel und 11.15 Uhr über Bulham gestoppt worden sein mit süd- bzw. südwestlichem Kurs.“ Eine Bestätigung der Rückkehr kam dann erst um 16 Uhr 30 Minuten aus Dessau, als die Flieger glücklich landeten.

Das Unwetter über dem Atlantik.

Nach amerikanischen Weitermeldungen herrschte auf dem Atlantischen Ozean Weststurm der Stärke 11 bis 12. Die Windverhältnisse werden weiterhin beeinflusst durch die Lage der Tiefdruckgebiete. Südlich des Kerns herrscht Westwind, nördlich davon Ostwind. In den letzten Tagen lag nun der Kern der atlantischen Depression ziemlich weit im Süden, so daß auf dem größten Teil der Flugstrecke Ostwind zu beobachten war. Seit Sonnabend hat sich nun jedoch der Kern weiter nordwärts verschoben, so daß sich dementsprechend auch die Westwindzone weit nach Norden ausgedehnt hat. Die Gegenwinde treten bis über die Hälfte der Flugroute auf. Erst dann, über der zweiten Hälfte des Ozeans, flauen sie etwas ab. Aber der Wille des Ozeans ist ein ganz schwaches Tiefdruckgebiet in Entwicklung begriffen, das nordostwärts vordringt und An schluß an das über Irland liegende Tief gefunden hat.

Die Landung der „Bremen“.

Berlin. In Berliner Luftfahrkreisen wird die Durchführung des Rückfluges und der Landung der „Bremen“ als eine große flugtechnische Leistung bezeichnet. Dabei wird besonders hervorgehoben, daß Köhl und Loose die Maschine nicht irgendwo unterwegs abgesetzt, sondern trotz der außerordentlichen Witterungsschwierigkeiten sicher in den Heimathafen zurückgeführt haben. Der Entschluß zu dem Rückflug wird als die einzig mögliche Lösung angesehen, und es wird besonders anerkannt, daß die Piloten ihn gefaßt haben, obwohl sie natürlich den Ehrgeiz hatten, den Flug nach Amerika, wenn irgend wie möglich, zu Ende zu führen.

Die Besatzung der „Germania“.

In der Besatzung der „Germania“ Könnedes, der jetzt in Köln weilt und Probestübe macht, ist ein Wechsel eingetreten. Im Interesse der sicheren Durchführung des bevorstehenden Fluges ist Graf Solms zu dem Entschluß gekommen, daß die Bedienung der Funkanlage des Flugzeuges in die Hand eines erstklassigen Funkers gelegt wird. Durch den Rücktritt des Grafen ist in der Übernahme des größten Teils der Kosten des Fluges durch Graf Solms keine Änderung eingetreten. Könnedes beabsichtigt, nach einem erfolgreichen Flug mit einem für einen speziellen Zweck neu zu bauenden größeren Flugzeug im nächsten Jahr einen großen Flug zu unternehmen, bei dem Graf Solms sein Begleiter sein soll.

Die „Bremen“-Piloten über ihren Flug.

Dessau, 15. August. Die beiden Piloten der nach Dessau zurückgeführten „Bremen“ Loose und Köhl gewährten dem Vertreter der Telegraphen-Union ein Interview: In diesem wiesen sie darauf hin, daß sie bereits in der Höhe der Nordsee mit schweren Gewitterstürmen zu kämpfen gehabt hätten. Auch über der Nordsee hätten sich bereits schwere Nebel gezeigt, deren Dichte über Irland ganz bedrohlich zugenommen hätte. Selbst die Scheinwerfer des Flugzeuges hätten die Nebel nicht mehr durchdringen können, ohne jede Sicht sei die „Bremen“ für den Ozeanflug allein auf den Kompaß angewiesen gewesen. Dazu sei noch hinzugekommen, daß der Brennstoffverbrauch sehr groß gewesen sei, da die Flieger mit aller Gewalt die Nebelwände zu überwinden versucht hätten. Weit über Irland hinaus sei der Entschluß zur Rückkehr getroffen worden. — Der Pilot Loose, wie Hauptmann Köhl zeigten sich trotz allem optimistisch. Sie wollen möglichst bald bei besserem Wetter den Ozeanflug noch einmal wagen.

Amerika und der Abbruch des deutschen Ozeanfluges.

New York, 16. August. Die amerikanische Presse bringt einmütig ihr Bedauern über die durch die Elemente erzwungene Umkehr der Bremen zum Ausdruck. Die „New Yorker Times“ bezeichnet den Abbruch des Fluges als Flug, da eine Fortsetzung unter den ungunstigen Witterungsverhältnissen verdochterisch gewesen wäre. Das Blatt weist weiter darauf hin, daß der Flug