

Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für die Landwirtschaft,



für Bürgertum, Beamte, Angestellte u. Arbeiter.

Das Wilsdruffer Tageblatt erscheint an allen Werktagen nachmittags 5 Uhr. Bezugspreis: Bei Abholung in der Geschäftsstelle und bei den Abnehmern 2 RM. im Monat, bei Lieferung durch die Post 2,20 RM. Belegpreis: 15 Pf. Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend. Postboten und andere Personen erhalten das Wochenblatt kostenfrei. In jeder Zeit werden für die Abnehmer besondere Bedingungen getroffen. — Rückzahlung eingesandter Gelder erfolgt nur, wenn Porto beiliegt.

Angelgenere: die in gelblicher Schrift gesetzte, die in großer Schrift gesetzte Teile der amtlichen Bekanntmachungen 40 Reichspfennig, die in gelblicher Schrift gesetzte Teile der amtlichen Bekanntmachungen 20 Reichspfennig, die in großer Schrift gesetzte Teile der amtlichen Bekanntmachungen 20 Reichspfennig. Nachdruckgebühr 20 Reichspfennig. Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6. In der Geschäftsstelle des Wilsdruffer Tageblattes sind für die Abnehmer besondere Bedingungen getroffen.

Das Wilsdruffer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meißen, des Amtsgerichts und des Stadtrats zu Wilsdruff, des Forstrentamts Charandt und des Finanzamts Rössen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Nr. 191. — 86. Jahrgang. Telegr.-Adr.: „Amtsblatt“ Wilsdruff-Dresden. Postfach: Dresden 2040. Mittwoch, den 17. August 1927

Aufgehoben ist nicht aufgehoben.

Mit inniger Teilnahme hatte das deutsche Volk ohne Rücksicht auf die Parteistellung den Flug der beiden Transoceanfluggesellschaften „Bremen“ und „Europa“ von Deffau aus verfolgt. Man war sich überall der Schwere der Aufgabe, die sich unsere Flieger gestellt hatten, bewusst. Man konnte die Ungunst der Witterung und merkte selbst deren kühne Überforderung. Aber man war so durchdrungen von der Tüchtigkeit unserer Piloten und der Vortrefflichkeit des deutschen Materials, daß man ein Wagnis für ausgefallen hielt. Mit großem Schmerz mußte man jedoch hören, daß die „Europa“ auf der Nordsee umkehrte und in Bremen notlanden mußte, wobei sie großen Schaden erlitt. Die „Bremen“ aber flog noch und überwand alle Widrigkeiten des Wetters. In diese Hoffnung kam man sich, bis auch hier die Kunde kam, daß das Flugzeug, der Gewalt der Elemente weichen, hatte umkehren müssen.

Selbstverständlich hat dieses Mißgeschick in der weltweiten deutschen Öffentlichkeit das größte Bedauern hervorgerufen. Der Flug über den Ozean von West nach Ost war schon verschiedentlich geglückt. Er ist bedeutend leichter als der umgekehrte Weg. Dazu waren schon verschiedene Ansätze gemacht worden, aber es war nur einmal zu einer eigentlichen Tat gekommen. Das war der Flug der Franzosen Kluge und Collin, der so tragisch endete und den beiden das Leben kostete. Unter diesen Umständen kann man es keinem Deutschen verdenken, wenn sein Herz höher geschlagen hätte in dem Gedanken, daß deutschen Fliegern zum ersten Male das Wagnis der Überquerung des Atlantischen Ozeans von Europa nach Amerika geglückt wäre. Diese Hoffnung ist nun durch das Mißgeschick unserer Flieger zerstört gemacht worden.

Ist jedoch angesichts dieser Tatsache ein Grund zur Auflosigkeit vorhanden? Nein, im Gegenteil, das Ziel ist zwar nicht erreicht, der Versuch hat uns jedoch gezeigt, daß es erreichbar ist und daß wir mit unserem Material die Tat durchführen können. Dazu brauchen wir uns nur die Einzelheiten vor Augen führen. Die „Bremen“ hatte schon den offenen Ozean erreicht, als sie umkehrte. Sie hat in diesen 22 Stunden, wo sie in der Luft war, an 3200 Kilometer zurückgelegt. Das ist die Hälfte der Strecke nach New York. Die Motoren waren bei der Landung in so glänzender Verfassung, daß sie die andere Hälfte vermutlich ebenso leicht überwunden hätten, hätte das Wetter nicht einen Stich durch die Rechnung gemacht. Der Kampf gegen einen Sturm von zeitweiliger Stärke 12, den jeder Seefahrer fürchtet, konnte dem Motor und dem Fahrzeug selbst nichts anhaben. Er hätte aber den Benzinvorrat verartig erschöpft, daß bei Weiterfahrt der Tod auf offener See sicher gewesen wäre. Aus allen diesen Umständen können wir die Zuversicht schöpfen, daß der Versuch, zum zweiten Male unter günstigeren Umständen begonnen, sicher gelingen muß.

Das und das Mißlingen des ersten Versuches nicht zu demütigen braucht, dafür ist der beste Zeuge der Berliner amerikanische Vorkämpfer, der dem ganzen Unternehmen immer ein so großes Interesse entgegenbrachte. Er war der erste, der Professor Junkers das Bedauern über die durch Gewitter und Nebel erzeugte Umkehr der „Bremen“ und der „Europa“ ausdrückte. Er war aber auch der erste, der die Tat als solche wertend, zur Geschicklichkeit der Piloten und der guten Führung gratulierte. Sein Telegramm spricht die feste Überzeugung aus, daß der Versuch bald erneuert und auch gelingen werde. Wir können dem Vorkämpfer auch noch für etwas anderes dankbar sein. Er nahm noch am Montag Seltsamkeit, auch persönlich seine Ansicht auszusprechen. Auf einen Hestelien für die in Berlin wirkenden amerikanischen Journalisten unterstrich er die Tatsache, daß die deutschen Flieger nach Erkennen der Unmöglichkeit der Erfüllung ihrer Aufgabe umkehrten und so sich und die Maschine rettetten. Er drückte in Anlehnung an ein Schafstall-Wort den Entschluß zur Rückkehr, der zwischen Zuverlässigkeit und Schlaffheit den Weg der Weisheit bedeutet habe. Denn wirklich, die Flieger haben mit diesem Entschluß der deutschen Fliegerei mehr genützt, als wenn sie vielleicht in falschem Stolz bis zu Ende durchgedrungen hätten, auch wenn sie wüßten, daß ihnen das Schicksal Kluge und Collin lästige.

Je mehr Einzelheiten über den Flug jetzt bekannt werden, um so mehr erkennt man, daß die Führer der „Bremen“ und der „Europa“ eine flugtechnische Leistung ersten Ranges vollführt haben. Dies ist um so höher einzuschätzen, wenn man bedenkt, welche Fesseln der Vorkämpfer Vertrag gerade dem deutschen Flugwesen so lange angelegt hat. Kaum seit anderthalb Jahren sind diese Fesseln etwas gelockert. Aber diese Zeit hat genügt, um unsere Fliegerei auf die jetzige Höhe zu bringen, daß sie sogar schon eine Reihe von Weltrekorden ihr eigen nennen darf. Wir haben also gar keinen Grund, den Kopf hängen zu lassen. Wir dürfen nur nicht an uns selbst verzweifeln. Die Flieger der „Bremen“ und der „Europa“ sind durch ihren Mißerfolg nicht entmutigt. Sie haben erkannt, was sie mit ihren Maschinen leisten können und haben daraus die Zuversicht geschöpft, daß auch in diesem Falle aufgehoben nicht aufgehoben ist. Es heißt eben Durchhalten!

Erneute französische Deutschlandhebe.

Frankreichs Truppen am Rhein.

Gegen jede Verminderung. Nicht etwa eine Tatsache, sondern nur die ärgste Andeutung, daß die französische Besetzung am Rhein entsprechend den Verträgen vermindert werden könnte, läßt Frankreichs Chauvinisten nicht zur Ruhe kommen. Das beweist der erneute Vorstoß, der soeben in dem nationalen „Echo de Paris“ unternommen wird. Das Blatt wendet sich in scharfer Weise gegen eine noch so geringe Verminderung der Rheinlandtruppen. Das Blatt erwähnt kurz die politische Seite der Rheinlandsfrage, die insbesondere durch zwei bedeutungsvolle Noten des englischen Außenministers Chamberlain an Briand brandend geworden sei. Von den Schreibern Chamberlains sei das zweite für Frankreich vollkommen unannehmbar.

In Wirklichkeit hat Chamberlain bekanntlich kaum etwas anderes gesagt, als daß unter den veränderten Umständen, der Erfüllung aller Verpflichtungen durch Deutschland, eine wiederholte Prüfung über die Möglichkeit der Truppenverminderung nicht ganz von der Hand zu weisen sei. Das „Echo de Paris“ ist aber schon in seiner Verwirrung geraten oder stellt sich wenigstens so. Es phantasiert von einer deutschen Armee von 250 000 Berufs soldaten, die in allerletzter Zeit die französischen Besatzungstruppen von 45 000 Mann hinweglegen könnten. Die jetzige Stärke der französischen Rheinlandtruppen bilde die einzige Sicherheit Frankreichs und dürfe auch nicht um einen einzigen Mann geschwächt werden. Es sei zu befürchten, daß Briand in Genf seine Handlungsfreiheit nicht mehr besitzen werde und daß er eine deutsche Forderung nicht ablehnen werde, die beiden Können.

Rebentel meldet sich auch der bekannte Professor Voss, der Vorkämpfer der französischen Liaison für Menschenrechte. Er erklärt, schon seit Wochen gewußt zu haben, daß die deutschen Militärs verzweifelte An-

forderungen machten, nach den Bestimmungen des versätkter Vertrages zu entscheiden. Sie hätten die Absicht, ein stärkeres deutsches Heer zu schaffen, den Völkerverbund vor eine vollendete Tatsache zu stellen und schließlich über Polen herzufallen.

Unsere Aufgabe in Genf.

Wer wirklich von den Dingen in Deutschland etwas weiß, muß sofort erkennen, daß es sich um eine planmäßige Hebe handelt, ganz gleich, ob die Schreier dieser oder jener Art bewußt oder unbewußt ihre Fansaren erschallen lassen. Man will eben in Frankreich trotz des nachgewiesenen sehr einhelligen Friedenswillens in Deutschland das Pfand am Rhein nicht aus der Hand lassen, um bei allen politischen und wirtschaftlichen Fragen stets eine Sewaldrohung über den Rhein richten zu können. Voraussetzlich werden sich unsere Vertreter in Genf demnach nicht dadurch abschrecken lassen und unsere berechtigten Forderungen auf endliche Rheinlandsräumung mit allem Nachdruck vertreten.

Der angebliche Saarbahnschub.

Nur eine französische Feldbahnabteilung. Zum Abschluß eines Mietvertrages wegen der Unterbringungsräume für den Bahnschub erschienen in Neurunkirchen ein Oberregierungsrat von der Regierungskommission und ein französischer Offizier. In dem Mietvertragsentwurf werden als Vertragsabschließende auf der einen Seite die Stadt Neurunkirchen und auf der anderen das französische Kriegsministerium, Abteilung Feldbahnabteilung, genannt. Die Stadtverwaltung hat daraufhin die Unterzeichnung des Vertrages abgelehnt mit dem Bemerkten, daß nach den Gesetzwahlungen französisches Militär in Saargebiet keine Aufenthaltsbefugnisse mehr habe und daß daher für die Stadt ein Vertrag mit dem französischen Kriegsministerium als ausländische Behörde nicht in Frage kommen könne.

Das deutsch-französische Handelsabkommen unterzeichnet.

Paris, 17. August. Das deutsch-französische Handelsabkommen wurde heute vormittag 9 Uhr unterzeichnet, nachdem die ganze Nacht verhandelt worden war. Die deutsche Delegation hatte den Abschluß von der Zustimmung der Reichsregierung abhängig gemacht. Die Zustimmung ist heute vormittag eingetroffen. Das Abkommen ist darauf unterzeichnet worden. Ein ausführliches Kommuniqué ist in Aussicht gestellt worden.

Das Kriegeschadenschlußgesetz.

Aus der Begründung des Entwurfs. Bei der Besprechung über den Entwurf eines Kriegeschadenschlußgesetzes, die im Reichsfinanzministerium stattfand, lehnte außer der Arbeitsgemeinschaft für den Erfah von Kriegs- und Verdämlungschäden auch der Ringverband der geschädigten Auslandsdeutschen und Verdämlungen den Entwurf in seiner jetzigen Fassung ab. Die Vertreter beider Verbände nahmen dann an der Besprechung nicht weiter teil. Mit den übrigen Verbänden der Wirtschaft wurde der Gesetzesentwurf in großen Zügen durchgesprachen, wobei die Vertreter der Verbände die wiederholt erörterten und gegen den Standpunkt der Regierung sprechenden Gedankengänge zum Vortrag brachten.

In der jetzt veröffentlichten Begründung des Entwurfs werden die Begriffe „Entwurfsetzung“ und „Wiederaufbau“, die in der früher veröffentlichten Fassung der Entscheidungsgesetze enthalten sind, wie folgt umrissen:

Entwurfsetzung liegt vor, wenn der Geschädigte infolge des Schadens eine wirtschaftliche Lebensgrundlage nicht mehr besitzt. Bei der Entscheidung hierüber ist zu berücksichtigen, welchen Erfah der Geschädigte außerhalb dieses Gesetzes und früherer Entscheidungsgesetzungen bereits erhalten hat oder erhält sowie welche Gegenstände der Geschädigte zurückhalten hat, und welche Beträge er durch unmittelbare Auszahlung des Liquidationsservices oder des festgesetzten Wertes erhalten hat oder erhält.

Wiederaufbau liegt vor, wenn ein Geschädigter, der bei Eintritt des Schadens eine selbständige wirtschaftliche Tätigkeit ausübt oder einem wirtschaftlichen Unternehmen unter wesentlicher Kapitalbeteiligung in leitender Stellung angehört hat, eine wirtschaftliche Tätigkeit wieder aufnimmt, die der infolge des Schadens verlorenen Tätigkeit entspricht. Der Wiederaufbau der wirtschaftlichen Tätigkeit wird die Aufrechterhaltung der infolge des Schadens gefährdeten wirtschaftlichen Tätigkeit oder der notwendigen Ausübung der infolge des Schadens eingeschränkten wirtschaftlichen Tätigkeit gleich erachtet.

Der Anspruch auf die Schadensabgabe ist in gewissen Grenzen übertragbar und erblich. Der Schadensanspruch ist insoweit unpfändbar, als der Zahlungsbetrag 1000 Mark nicht übersteigt.

Vater des Vaterlandes.

Reichskanzler Dr. Marx zur Hindenburg-Spende. Dem von der Geschäftsstelle der Hindenburg-Spende herausgegebenen und demnächst erscheinenden Hindenburg-Billbuch hat Reichskanzler Dr. Marx eine Würdigung Hindenburgs gewidmet, in der es heißt:

Als am 12. Mai 1925 Generalfeldmarschall v. Hindenburg das Amt des deutschen Reichspräsidenten übernommen hatte, wurde seine letzte Würde auf die Schultern eines Mannes gelegt, der sich bereits in einem langen Leben voll Pfllichttreue und Hingabe in Frieden und Krieg für das Wohl des deutschen Volkes eingesetzt hatte. Die Geschichte kennt wenige Beispiele, in denen ein gleicher Dienst am Vaterlande in so hohem Alter gefordert wurde.

In der Ansprache, die ich am Neujahrstage des Jahres 1927 an den Reichspräsidenten gerichtet habe, konnte ich bereits in Dankbarkeit und Genugtuung feststellen, daß sich die politische Leitung in zunehmendem Maße auf einen die verschiedensten Bevölkerungsschichten und Parteigruppierungen umfassenden Willen zum Wiederaufbau der deutschen Wehrtaugung mit den Mitteln einer ebenso sehr auf die friedliche Verständigung wie auf die Wahrung der nationalen Würde bedachten Politik stützen durfte. Der Ruf, mit dem Reichspräsident von Hindenburg bei seinem Amtsantritt in feierlich-erster Stunde das deutsche Volk über alle Sonderinteressen hinaus zur Mitarbeit an dem Wiederaufbau des deutschen Gemeinwohlens aufgefordert hatte, hat also reiche und kostbare Frucht getragen.

Der große Gedanke der Volksgemeinschaft hat in gemeinsamer Arbeit des Reichspräsidenten, der Reichsregierung und des Reichstags das politische und wirtschaftliche Wollen des deutschen Volkes in sehr festerem Maße und weiterem Umfang erfüllt. Das Vorbild aber in dieser so erfreulichen Gestaltung ist Reichspräsident v. Hindenburg gewesen.

Wir dürfen und wollen, gerührt in gleicher Liebe zum Vaterlande, dem Reichspräsidenten am 80. Geburtstag in hoher Ehrerbietung Dank aussprechen für all sein Sorgen und Mühen um das Wohl des deutschen Vaterlandes. Den schönsten Ruhm, Vater des Vaterlandes zu sein, wird ihm das deutsche Volk an diesem Tage dankbar zuerkennen.

erhöhter
Gretche
kung der
Wängel
daß sich
mandu
eise bei
und bei
die ganze
reuz des
trag aut
bei. Die
Kongre
offiziert
nabern
leberbar
und dafür
der Situ-
per 106
13. 8,
13. 7-14,
14, 7
190-285
44-51
26-30
21-23
21, 0-22,
22-23
22, 0-24, 0
14, 7-15, 7
13, 7-17, 7
14, 8-15, 0
20, 9-21, 2
13, 5-17, 0
19, 5-20, 3
24, 4-25, 0
10, 5-12;
und Heim
25-14, 35
und Gier
reiner: 9
294).
erzählt
l. 19:
19, 30:
erzählte
Kunhardt.
die. Wer-
Himeis
Merchen
Angebot
In der
nahlische
des. —
er. —
ilotte;
Bunfuch
Bunmann
Lungs-
19).
* 13, 30:
* 16, 30:
leiten. *
Sämden,
b (Gelln)
Dien? *
des An-
Nulliche
tribe We-
G. S. *
Kunb). Claj
Aufbruch
Teil des
geachtet
aus dem
kleinen
Felsen
aus allen
men, um
meine
Sie alle
halt auf
nein Be-
michte.
Kogon
Verhaltung
genelit
Frage.
n Tages
immer
debt. Die
stöße zu
wäbende
Zimmer
ngle str.
nicht zu
In ihrer
ie fahrt.
bedeunde
geendet.
hielt sich
unmöglich.
Dinge zu
sieben
ist über
n durfte
folgt.)