

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 Bestellungen 2 RM. im Monat, bei Zustellung durch die Boten 2,50 RM., bei Bestellungen außerhalb der Geschäftsstelle 3 RM. Einmalige Anzeigenpreise sind in der Geschäftsstelle zu erfragen. — Abrechnung eingehender Geschäftsbriefe erfolgt nur, wenn Porto beiliegt.

Abdruckpreis: die 4 gespaltene Spaltenzahl 20 Rpf., die 4-spaltige Zeile der amtlichen Bekanntmachungen 40 Rpf., die 2-spaltige Spaltenzahl im zeitlichen Teil 1 Reichsmark. Nachdruckgebühr 20 Rpf. pro Seite. Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6. Für die Richtigkeit der Druckarbeiten übernimmt die Geschäftsstelle keine Haftung. — Abrechnung eingehender Geschäftsbriefe erfolgt nur, wenn Porto beiliegt.

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 Rostfen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Nr. 192. — 86. Jahrgang. Telegr.-Adr.: „Amisblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 2640 Donnerstag, den 18. August 1927

Mehr Wohnungsbau!

Seit einiger Zeit beschäftigt sich die Öffentlichkeit wieder stark mit Wohnungsfragen. Das hat verschiedene Gründe. Vor einiger Zeit wurde bekannt, daß ein amerikanisches Konsortium große Baugelände erwerben wollte; in Berlin wollte es zunächst ein ganzes Stadtviertel mit kleineren und mittleren Wohnungen bebauen, andere Orte sollten folgen. In Berlin sollte die Stadt das Gelände zu bestimmten Bedingungen hergeben, während sich die Gesellschaft verpflichtete, nach einem gewissen Zeitpunkt alle Bauten der Stadt unentgeltlich zu übereignen. Trotzdem das Geschäft auf den ersten Blick bestechend aussah, so wurden doch so viele Bedenken geltend gemacht, daß der Plan scheiterte. Eine besondere Rolle spielte dabei die Frage, ob man den Amerikanern auch Zuschüsse aus der Reichskasse geben dürfe. Dagegen hatte sich in der Öffentlichkeit ein großer Sturm erhoben, besonders von den deutschen Baugesellschaften, die darauf hinwiesen, daß, wenn man sie genügend unterstütze, sie wesentlich billiger als die Amerikaner bauen könnten.

Die Ablehnung entsprach zwar dem Wunsch eines Teiles der öffentlichen Meinung, die aber dafür verlangte, daß nun behördlicherseits etwas zur Behebung der Wohnungsnot geschehe. Das war leichter gesagt als getan. Man ging auf die Suche, und wir sehen überall, wie wohl Pläne gemacht werden, aber die Ausführung fast als unmöglich erscheint. In der Millionenstadt Berlin handelt es sich jetzt wieder um die Herstellung von etwa 6000 Wohnungen, die bei der ganzen Sachlage nur den bekannten Tropfen auf den heißen Stein darstellen. Ähnlich liegt es unter veränderten Verhältnissen anderswo. Es kann dabei nicht wundernehmen, wenn sich in der Öffentlichkeit Beunruhigung darüber zeigt, daß in dieser so wichtigen Sache die Verhandlungen sich so lange hinstrecken. Bei der überall herrschenden Wohnungsnot ist die ganze Frage wieder in den Vordergrund der Aufmerksamkeit aller Beteiligten getreten.

Am 1. Oktober wird die gesetzliche Wohnungs- und Mietmiete wieder um 10 Prozent erhöht, so daß, da schon am 1. April eine gleiche Erhöhung eintrat, ab 1. Oktober ein Fünftel mehr Miete als zu Beginn des Jahres zu bezahlen ist. Zur Begründung der Erhöhungen wurde angegeben, daß man so eine allmähliche Angleichung der verhältnismäßig billigen alten Wohnungsmieten an die in den neuen Häusern erzielten wolle. Von diesem Gesichtspunkte aus gesehen, spielt die Zahl der zur Verfügung stehenden Wohnungen eine große Rolle. Eine vernünftige Wohnungspolitik müßte von dem Gedanken ausgehen, die jetzt zu teuren Mieten allmählich zu senken, wenigstens die für neue Wohnungen. Alle bisherigen Maßnahmen haben jedoch den umgekehrten Weg eingeschlagen. Es steht nun zu befürchten, daß bei Fortbestehen der Wohnungsnot die Angleichung nach oben fortgesetzt wird.

Unleugbar handelt es sich um eine außerordentlich schwierige Angelegenheit. Bei dem allgemeinen Geldmangel kann die Privatindustrie nicht in dem früheren Maße bauen. Es könnte schon viel geschehen, wenn dem Baumarkte der ganze Ertrag der Mehrwertsteuer zur Verfügung gestellt werden könnte. Das war auch von vornherein beabsichtigt. Reich, Staat und Gemeinden verwenden jetzt aber einen guten Teil für ihre Zwecke und können angeblich nicht darauf verzichten. Hier läßt also eine Lücke. Eine große Rolle spielen dann noch Arbeitslöhne und die Materialpreise. In letzter Beziehung wird gesagt, wenn auf einmal die Bautätigkeit zu rasch zunehme und die Nachfrage nach Material entsprechend größer werde, dann kommt ein Anziehen der Preise und damit eine weitere Verteuerung des Bauens. Man bewegt sich also in einem verberblichen Zirkel.

Von den verschiedenen Hausbesitzerorganisationen wird ein Teil der Schuld am Fortbestehen der Wohnungsnot dem Fortbestehen der Wohnungswirtschaft beigegeben. Dem steht entgegen, daß die neuen Häuser gar nicht dem Zwange unterliegen. Allerdings wird kaum jemand eine alte billige Wohnung räumen, um eine teurere neue zu nehmen. Aber es gibt doch genug andere Bewerber für neue Wohnungen. Man denke nur an die vielen jungen Ehepaare. Es sind eben recht viele neue Wohnungen nötig zu erträglichen Preisen. So zeigt sich, von welcher Seite aus man das Problem auch betrachten mag, immer die Notwendigkeit, so schnell wie möglich neuen Wohnraum zu schaffen und alle die Bauensackung hemmenden Einflüsse schleunigst wegzuräumen. Die Wohnungsfrage ist zu einer der wichtigsten innenpolitischen Aufgaben geworden, deren schnelle Lösung viele Quellen der Unzufriedenheit verstopfen kann, ganz zu schweigen von dem Antriebe, den unser ganzes Wirtschaftsleben durch eine Steigerung der Bautätigkeit erfährt.

Die Pazifikflieger 300 Meilen vor Honolulu.

Neuport, 18. August. Die Hawaii-Flieger wurden 300 Meilen von Honolulu entfernt gemeldet, so daß ihre Ankunft nicht vor 6 Uhr nachmittags Neuporter Zeit erwartet werden kann.

Deutsch-französischer Handelsvertrag.

Wirtschaftsabkommen mit Frankreich abgeschlossen. Bis 1. April 1929.

Nach langen, an Zwischenfällen reichen Verhandlungen ist es nunmehr den beiderseitigen Vertretern gelungen, das Handelsabkommen zwischen Deutschland und Frankreich unter Dach zu bringen. Die amtliche Pariser Meldung der „Agence Havas“ lautet:

Das deutsch-französische Handelsabkommen ist Mittwoch früh von Handelsminister Volanowski und Ministerialdirektor Dr. Pöffe unterzeichnet worden. Die Unterzeichnung durch den Minister des Äußeren Briand und den deutschen Botschafter von Hoersch werde im Laufe des Tages folgen.

Kurz vor der Unterzeichnung war der deutschen Reichsregierung in Berlin in der Nacht der Wortlaut des zuletzt ausgearbeiteten Textes zugesandt und ihre Zustimmung erbeten worden. Diese Zustimmung wurde offenbar schnellstens erteilt, worauf die Unterzeichnung erfolgen konnte.

Inkrafttreten am 6. September.

Das Abkommen tritt im nächsten Monat, und zwar am 6. September 1927 in Kraft. Nach dem Wortlaut des Ermächtigungsgesetzes muß in Deutschland das Abkommen dem Reichsrat und dem Handelspolitischen Ausschusse des Reichstages zur Genehmigung vorgelegt werden, während auf französischer Seite die Regierung allein die Verantwortung übernimmt. Nach dem Wiederzusammentritt der Parlamente in Deutschland und Frankreich muß das Abkommen dem Reichstag bzw. dem Senat und der Kammer mitgeteilt werden. Verlangt der Reichstag seine Zustimmung, so wird 28 Tage später der Vertrag außer Wirkung gesetzt. In Frankreich muß ein gleiches Verfahren bei Ablehnung durch die Parlamente beobachtet werden. Der jetzige Abbruch läuft bis zum 1. April 1929. Beide Teile haben von diesem Datum ab ein Kündigungsrecht mit dreimonatiger Frist.

Die Kündigung kann bereits früher erfolgen, wenn ein neuer französischer Zolltarif vom Parlament angenommen worden ist, oder wenn eines der beiden Länder nicht automatisch in den Genue von Vergünstigungen tritt, die einem dritten Lande gewährt werden.

Aus dem Inhalt des Vertrages.

Nach einer halbamtlichen französischen Nachricht setzt sich das Abkommen zusammen aus 1. den Bestimmungen des Abkommens an sich, 2. sechs Anlagen, 3. einem Unterzeichnungsprotokoll, 4. einer ergänzenden Erklärung betreffend Fragen, die gelegentlich des Abschlusses dieses Abkommens gestellt wurden, 5. einer gewissen Anzahl von Briefen, die zwischen dem französischen Außenministerium und der deutschen Botschaft gewechselt wurden und die Anwendung bzw. Auslegung des Abkommens betreffen.

Meißebegünstigung.

Das Statut für den Warenverkehr zwischen beiden Ländern läßt sich wie folgt zusammenfassen: Für fast sämtliche Ausfuhrprodukte gewähren beide Länder sich gegenseitig die de facto-Meißebegünstigung. Im Austausch gegen die Gewährung des gegenwärtigen französischen Minimaltarifes oder eines neuen, von der französischen Regierung einzuführenden Minimaltarifes geht Deutschland Frankreich den Konventionaltarif zu, den es zugunsten anderer Mächte eingeführt hat, bzw. Konventionaltarifsabstufungen.

Zu den eigentlichen Tarifklauseln kommen Bestimmungen betr. die Vereinfachung der Zölle, betr. die Inlandsabgaben usw., ferner enthält das Abkommen Klauseln betr. die See- und Luftschifffahrt, betr. Eisenbahntarife, betr. das Regime

der Waren, Witter, Schiffe Deutschlands in den französischen Kolonialbesitzungen und Protektoratsländern. Es enthält eine Klausel, die vorseht, daß Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Abkommens dem Schiedsgericht des Schiedsgerichtspräsidenten des Schiedsgerichtspräsidenten im Haag unterbreitet werden. Nach der französischen Auffassung sind deutscherseits in dem Abkommen besonders berücksichtigt und erhalten den Minimaltarif bzw. die Meißebegünstigung: die großen chemischen Industrien, die Maschinenindustrie, die Elektroindustrie, die Kleinfabrikanten, die Fabrice- und Porzellanwaren- und die Lederindustrie; französischerseits sind nach der Auffassung besonders berücksichtigt die Landwirtschaft, Baumwolle- und Seidenindustrie, Konfektions- und Schuhwarenindustrie, die metallurgische Industrie, die Seifen- und Parfümerieindustrie.

Was die Weine anbetrifft, so ist deutscherseits ein Einfuhrkontingent französischer Weine nach Deutschland in Höhe von 360 000 Doppelzentnern zugelassen worden. Als bald nach Unterzeichnung des Abkommens ist der französische Handelsminister Volanowski nach Amerika abgereist.

Die deutsche Auffassung.

Mit dem deutsch-französischen Handelsvertrag ist, wie halbamtlich verlautet, eine der schwierigsten und langwierigsten Handelsvertragsverhandlungen zum Abschluß gekommen. Als die Verhandlungen im Oktober 1924 begannen, hatte Deutschland eben den völligen Zusammenbruch seiner Währung überstanden, während Frankreich im Verlauf der Verhandlungen eine weitgehende Währungsverschlechterung durchmachen mußte. Infolge der Grenzverschleibungen war in vielen Produktionsgebieten, wie z. B. für Eisen, Stahl, Kohlen usw., eine Verschiebung eingetreten, die die Verhandlungen weiter erschweren. Dazu kam eine Reihe grundsätzlicher Schwierigkeiten von französischer Seite, insbesondere lehnte Frankreich zuerst den Standpunkt der Meißebegünstigung ab. Der heutige Vertrag ist im großen und ganzen auf der Basis der Meißebegünstigung aufgebaut. Auch gegen weitgehende Bindung der beiden Kontrahenten, auf der der jetzige Vertrag beruht, hatte Frankreich zuerst Widerspruch geltend gemacht. Weiter war es Frankreich nicht gelungen, eine Zolltarifnovelle durchzuführen. Die letzte Lösung ist nur dadurch zustande gekommen, daß Frankreich sich vom Parlament eine Ermächtigung hat geben lassen, seinen Zolltarif während dreier Monate abzuändern. Aus allen diesen Gründen konnten die Verhandlungen nur langsam vorwärtskommen. Der Vertrag ist auf Meißebegünstigung basiert, auch hinsichtlich der Zolltarife, für diese jedoch mit einigen zeitlichen Einschränkungen. Die Meißebegünstigung tritt restlos am 15. Dezember 1928 in Kraft. Diskriminierungen sind formell in verschiedener Art vorgesehen. Frankreich hat in dem Vertrage auf die Anwendung des § 18 des Versailler Vertrages (Weschnahme des deutschen Eigentums für den Fall der Nichterfüllung der Reparationsleistungen durch Deutschland) ausdrücklich verzichtet.

Die Meißebegünstigung für Marokko haben wir in einem Punkt nicht erzielen können. Während unsere Wünsche hinsichtlich der Meißebegünstigung im Waren- und Schiffsverkehr voll erfüllt worden sind, haben wir sie in der Niederlassungsfrage nicht erlangen können. Wir haben die Handelsvertragsverhandlungen wegen dieses Punktes nicht scheitern lassen wollen. In Indochina sollen wir restlose Meißebegünstigung erhalten, sobald der neue französisch-japanische Vertrag abgeschlossen sein wird. Vorher kann uns Frankreich mit Rücksicht auf Japan nicht volle Meißebegünstigung in der Niederlassungsfrage gewähren. Hinsichtlich der Konsulate ist uns Meißebegünstigung zugesprochen worden. Bezüglich Elsaß-Lothringen haben wir uns jedoch bereit erklärt, von diesem Meißebegünstigungsrecht nicht ohne vorherige Verständigung Gebrauch zu machen.

Wettflug über den Großen Ozean.

Vorläufige Stille über dem Atlantik.

Wegen der schlechten Wetterverhältnisse auf dem Atlantischen Ozean treffen die europäischen „Amerikafleger“ weiterhin Vorbereitungen in Deutschland, England und Frankreich. Anders sieht es über dem Pazifik aus. Von Oakland (Kalifornien) aus fand der erste Transozean-Wettflug statt. Die Preise für die Sieger sind von dem Millionär Dole gestiftet. Eine riesige Menschenmenge wohnte dem Start bei. Von den neun gemeldeten Flugzeugen nehmen an dem Flug jedoch nur noch vier teil, darunter die von dem weiblichen Piloten Mildred Moran gesteuerte Maschine. Zwei Flugzeuge stürzten beim Start ab, ohne daß jedoch jemand verletzt wurde, zwei weitere mußten infolge Motordefekts wieder umkehren, während eines disqualifiziert wurde. In Honolulu sind umfassende Empfangsvorbereitungen getroffen worden.

In dem Communiqué nehmen die Junkers.

Verte zu dem Sturmflug der „Bremen“ noch einmal Stellung. Danach hat die „Bremen“ Irland an der Boyne-mündung erreicht und, dem starken Nebel nach Süden ausweichend, Cork Harbour an der irischen Südküste gewonnen. Vöiger Südweststurm bei einer Windstärke 6 bis 8 zwang die Flieger, das hoch beladene Flugzeug mit Ballast zu fliegen, wodurch ein starker Brennstoffverbrauch eintrat. Aus diesem Grunde entschlossen sich die Flieger am 15. August, 7.15 Uhr morgens, zur Umkehr über die irische Ostküste. Fest steht, daß die gesamte technische Einrichtung der „Bremen“ einwandfrei funktioniert hat.

Könne hat in aller Frühe einen neuen Probezug unternommen, der zur Zufriedenheit verlief. Nach Beendigung des Fluges wurde der Propeller abmontiert und mit dem Flugzeug „O 1144“, dem Schwefelzug der „Germania“, nach Heidenheim gebracht, um eine neue Verschränkung vornehmen zu lassen.

Die Direktion des Flughafens von Le Bourget erhielt vom amerikanischen Konsul die Mitteilung, wonach