

Wilsdruffer Tageblatt

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

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint an allen Werktagen nachmittags 6 Uhr. Bezugspreise: Bei Abholung in der Stadt Wilsdruff und bei Hausbesuche 2 RM. im Monat, bei Zustellung durch die Post 2,30 RM., bei Vorbestellung gebühr. Einzelnummern werden noch möglichste. Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6. (Inhaltlich für die Verantwortlichkeit der Redaktion oder des Verlegers nicht annehmbar.)



Bezugspreise: Die 8 geteilte Kreuzzelle 20 Hpf., die 6 geteilte Zelle der amtlichen Bekanntmachungen 40 Reichsmark, die 4 geteilte Kreuzzelle im letzten Teile 1 Reichsmark. Nachzahlungengebühr 20 Reichsmark. Ganzjahresabonnement 160 Reichsmark. (Inhaltlich für die Verantwortlichkeit der Redaktion oder des Verlegers nicht annehmbar.) Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6.

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 Nossen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Nr. 233. — 86. Jahrgang.

Telegr.-Adr.: „Amtsblatt“

Wilsdruff-Dresden

Postfach: Dresden 2640

Mittwoch, den 5. Oktober 1927

Reich und Länder.

Eine sehr interessante Besprechung hat zwischen den Mitgliedern der Reichsregierung und den Staats- und Ministerpräsidenten der Länder stattgefunden, eine Besprechung, die durchaus nicht mehr überraschend gekommen ist. Es handelt sich um die wichtigsten Steuern in die Hand des Reiches zu legen, die in den letzten Jahren aus dem Reich ausgeblieben sind, sondern die seit jenem Tage bestehen, als die neue Reichsverfassung das Verhältnis zwischen Reich und Ländern gewaltig verschob und die sog. Erzberger'sche Steuerreform 1919 die einschneidenden Folgerungen daraus zog. War früher, um einen Bismarck'schen Ausdruck zu gebrauchen, das Reich nur der Höchster der Einzelstaaten, so lehrte sich dieses Verhältnis um, seitdem die wichtigsten Steuern in die Hand des Reiches kamen. Diesen „Verreichlichungs“-Bestrebungen, wie die unschöne Bezeichnung lautet, wenn man das Wort „Zentralisierung“ nicht gebrauchen will, lag neben allen politischen Anschauungen vor allem die sich aus Versailles ergebenden finanziellen Verpflichtungen des Reiches zugrunde, denn dieses wurde Hauptschuldner der Entente, die Länder waren nur Zusatzparanten der Versailles' Zahlungsvorgaben.

Die Kämpfe um den Finanzausgleich sind ja bekannt genug und wurden erst im Frühjahr 1927 mühsam und zum mindesten halbwegs beigelegt. Die Neuverteilung der Beamtenbesoldung, weiter gewisse Befürchtungen der Länder und Kommunen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen des künftigen Reichsschuldengesetzes führten nun aber dazu, daß die Länder neue Forderungen an das Reich stellten. Das kommende Steuerreformgesetz, das namentlich in Bayern auf beständige Kritik gestoßen ist, gehörte ebenso zum Gegenstand der Besprechung in jener Konferenz wie das finanziell so bedeutende Staatsschuldenreformgesetz, das ja neue schwere Lasten auf die Schultern des Reiches legt und darum einen sehr erheblichen Einfluß auf die Verteilung der Steuererträge und der Steuerquellen überhaupt ausüben wird.

Aber über das rein finanzielle Gebiet hinaus ist eine grundsätzliche Erörterung des staatsrechtlichen Gesamtverhältnisses zwischen Reich und Ländern vorangegangen, und zwar in einer späteren Sondersitzung. Natürlich wird auch hierbei die Abgrenzung der strittigen Finanzgebiete die Hauptrolle spielen; denn schließlich bleibt doch die so oft betonte Erhaltung des Eigenlebens der Länder eine leere Phrase, wenn sie nicht auch die zu diesem Eigenleben notwendigen Mittel entweder selbst im Besitz haben oder zum mindesten zur Verfügung gestellt erhalten. Freilich gilt hier ganz besonders das Dichterverwort: „Doch hart im Kamine köpfen sich die Sachen!“ Man kann gewiß nicht von einer irgendwie übermäßigen Ausdehnung der Verwaltungstätigkeit des Reiches sprechen, die erheblich höhere Mittel erfordert, sondern die wachsenden Anforderungen an den Reichsdienst sind Zwangsverpflichtungen an das Ausland und das finanzielle Entgegenkommen des Reiches gegenüber den Ländern hat beispielsweise schon die überaus scharfe Kritik des Reparationsagenten hervorgerufen, über die sich ja Deutschland nicht hinwegsetzen darf.

Bei den Ländern hat natürlich auch sehr stark der fette Kauf von Verträgen, den der Reichsbankpräsident Dr. Schmidt gegen ihre Anteilpolitik schon des längeren führt. An und für sich — so muß man bei objektiver Betrachtung gestehen — enthält der ganze staatsrechtliche Aufbau des Deutschen Reiches vieles, dem man ruhig die Bezeichnung „Unmöglichkeit“ geben kann. Die Folge ist ein Abermaß von Behörden, wobei die Hauptrolle die ganze historische Entwicklung Deutschlands spielt. Hieraus ergeben sich eine ungewöhnlich komplizierte und undurchsichtige, die zahlreichen „Kompetenzstreitigkeiten“, zu deren Schlichtung ja sogar ein eigener Reichshof besteht, usw. Aber gerade weil hier historisch entstanden und zu erklärende Stimmungen von großem Gewicht sind, wird eine künftige Neu- oder Umgestaltung all dieser Fragen eine überaus schwierige Arbeit sein.

Reichsbesoldungsordnung und Länder.

Unter dem Vorsitz des preussischen Finanzministers Dr. Höpfer-Wischhoff fand in den Räumen des preussischen Finanzministeriums eine Konferenz der Finanzminister der Länder statt, die sich mit der Besoldungsreform und vornehmlich mit der Bedienung der durch sie den Ländern entstehenden Kosten beschäftigte. Vertreter fast aller Länder waren anwesend, die ihre Berechnungen der erheblichen Mehrkosten vorlegten und übereinstimmend der Forderung Ausdruck gaben, daß das Reich nach Vorklage der neuen Besoldungsordnung nun auch die Pflicht habe, die Länder bei der Aufbringung der Kosten hinreichend zu unterstützen.

Schwerer Flugunfall in Wien.

Am 4. Oktober. Die Lufthansa, die heute um 15 Uhr mit Wien, Bielefeld und dem Herzog von Orleans an Bord zum Flug nach Bukarest gestartet war, mußte infolge Motordefekts bei Ciampino eine Notlandung vornehmen. Der Apparat ging auf einem Sturzruder nieder und wurde so schwer beschädigt, daß ein Weiterflug unmöglich ist. Die Insassen blieben unverletzt.

Diskonterhöhung der Reichsbank

Der Wechselkurs von 6 auf 7 Prozent erhöht.

Unsichere Lage am Inlandsgeldmarkt.

Vor dem Kriege betrug der Reichsbankdiskont 5 Prozent, das heißt, jeder Wechselansteller hatte 5 Prozent Zinsen zu bezahlen. Durch die Inflation und die später erfolgende Stabilisierung herrschte eine so große Geldknappheit, daß wir auch viel höhere Diskontsätze hatten. Das Bestreben der Reichsbank ging dahin, wieder zu einer normalen Lage des Geldmarktes zu kommen. Deshalb setzte Dr. Schmidt den Diskontsatz in Etappen wieder bis auf 5 Prozent herunter. Die Folge war aber eine zu starke Inanspruchnahme der Reichsbank, d. h., der Wechselumlauf wuchs ungeheuer an, ohne daß gleichzeitig auch die Deckung eine Steigerung erfährt. Solche Zustände können aber, wenn keine Regulierung erfolgt, für die Währung gefährlich werden. Dazu kam noch, daß die zahlreichen aus dem Ausland hereinstromenden fremden Gelder (Devisen) nicht zur Bezahlung ausländischer Forderungen benutzt, sondern in Mark umgewandelt wurden und so den inländischen Geldumlauf vermehrten. Die im Mai d. J. erfolgte Erhöhung des Diskonts von 5 auf 6 Prozent änderte an der Situation nichts.

Der Unabhängig von der Reichsbank sich Geld beschaffen wollte (d. h. nicht auf dem Wege der Wechselanstellung), mußte für einen Monatskredit bei der Bank schon seit längerer Zeit viel höhere Sätze bezahlen (10 bis 12 Prozent waren nicht selten). So bestand also eine erhebliche Differenz zwischen dem Reichsbankdiskont einer-

seits und dem Zinsfuß der privaten Geldgeber andererseits. Daher entschloß sich Dr. Schmidt in einer Sitzung des Zentralausschusses der Reichsbank, mit Wirkung vom 4. Oktober ab den Diskontsatz von 6 Prozent auf 7 Prozent und den Lombardsatz (Leihfuß) von 7 Prozent auf 8 Prozent zu erhöhen.

Welches werden die Folgen sein? Wer künftig einen Wechsel unterschreibt, hat ein Prozent mehr dafür zu vergüten als bis zum 4. Oktober. Da nun die Diskontsätze gestiegen sind, werden vermutlich auch gleichzeitig die Habenzinsen (Bergütungen) erhöht werden. Hierüber liegt noch kein offizieller Beschluß vor, es ist aber zu erwarten, daß Banken und Sparkassen wenigstens eine Erhöhung der Habenzinsen um $\frac{1}{2}$ Prozent vornehmen werden, da sie doch für Sollzinsen ein Prozent mehr verlangen müssen.

Die unmittelbare Folge der Verteuerung des Wechselkurses wird auch eine geringere Inanspruchnahme der Reichsbank sein, d. h., viele Leute werden sich überlegen, ob sie bei den veräuerten Geldfahnen noch mit Wechseln bezahlen werden. Da die Reichsbank für einen Wechsel mit zwei erstklassigen Unterschriften bares Geld ausbezahlt, wird sie also bei einem Rückgang des Wechselumlaufes auch einen geringeren Zinsenlauf haben; damit steigt gleichzeitig die Deckung des Papiergeldes und das Ansehen der deutschen Währung.

Hohe Geldsätze sind natürlich kein Ideal und auch der Reichsbankpräsident sieht, wie er in seiner Rede vor dem Zentralausschuß der Reichsbank betonte, einen billigeren Diskontsatz für vorteilhafter als einen hohen Diskontsatz an. Die derzeitigen wirtschaftlichen Verhältnisse haben aber, nach Ansicht Dr. Schmidts, diese Maßnahmen im Augenblick verlangt.

Start zum deutschen Ozeanflug

Erste Zwischenlandung in Amsterdam Zum Weiterflug nach Lissabon gestartet

Der 1. Flugzeugführer ein Wilsdruffer Herr Rolf Starke

Start von Rorderney aus. Das Flugzeug „D. 1230“ hat Dienstag, 16.46 Uhr, nach einem Start von etwa 300 Metern den Flug nach den Azoren in westlicher Richtung angetreten. Um 15.10 Uhr haben sich die Piloten Loose und Starke nach herzlicher Verabschiedung von ihren Gattinnen an Bord des Flugzeuges begeben. Außerdem fand der Bordmonteur Frieler und der Vorposten Löwe im Flugzeug.

Der Start war schon für die Morgenstunden vorgesehen, bei schlechten Wetterlage wurde er aber verschoben. Das dreimotorige Wasserflugzeug „D. 1230“ gehört der „Severa“-Gesellschaft, die neben dem Bau von Messinstrumenten, Flugzeughilfsapparaten auch wissenschaftliche Studien zur Erforschung des Ozeanfluges betreibt. Es verläutet, daß dieser Flug dazu dienen soll, weitere deutsche Ozeanflüge im Frühjahr kommenden Jahres vorzubereiten.

An den auf den Azoren und in Neufundland vorgesehenen Zwischenlandungsplätzen sind bereits seit einiger Zeit die nötigen Vorbereitungen durch Einrichtung von Brennstoff- und Ersatzteilagern getroffen worden.

Rorderney, 4. Oktober. Das dreimotorige Junkers-Wasserflugzeug D. 1230 soll den Transozeanflug in mehreren Etappen ausführen, und über die Azoren nach New York fliegen. Die Maschine ist im europäischen Hauptstützpunkt bereits seit längerer Zeit erprobt und bietet im Normalsturzflug für den Führer, den Bordmonteur und neun Flugpässe. Das Flugzeug hat außerdem die Aufgabe, die Postläufer der Europa und der Bremen nach Amerika zu befördern. Es ist ein Ganzmetallflugzeug, das in Dessau gebaut und in Rorderney auf Schwimmer gesetzt wurde, nicht mit Silberbronze angestrichen, sondern, der Witterungseinflüsse wegen, mit einer hellgrünen Lackierung. Die drei Junkersmotoren sind vom Typ L 5 mit je 280 P.S. Das Flugzeug kann seine Manövrierfähigkeit auch mit nur zwei Motoren aufrechterhalten.

das er um 5 Uhr vor sich gehen würde. Die Vorbereitungen wurden während der Nacht getroffen. Bei Scheinwerferlicht wurde gelangt. Gegen 3 Uhr waren 21 Hälter Betriebsstoff an Bord genommen. Bald darauf wurde über dem Fährerflughafen die Antenne angebracht. Etwa eine Stunde später verlassene sich eine große Menschenmenge, die den Start beobachten wollte. Um 3.15 Uhr setzte heftiger Regen mit Böen und Hagel ein, scheinbar ein Gewitter, da das elektrische Licht im Ort erlosch. Die Standhelfer ließen sich aber auch durch das Unwetter nicht vertreiben. Ihre Geduld wurde belohnt; um 3.47 Uhr erstobte wieder die Sonne.

Gegen 8 Uhr wird es wieder lebendig um das Flugzeug. Die wenigen Eiswachtmeister können die Vordrängenden nur mit Mühe zurückhalten. Gegen 11 Uhr wird ein kleiner Postwagen von den Angestellten des Flughafens an die Startbahn gerollt. In dem Wagen befindet sich die Ozeanpost, doch der Start findet noch immer nicht statt. Erst gegen 15 Uhr werden die Propeller angeworfen, und das Flugzeug, begleitet von einer Dampfmaschine, auf die offene See gebracht. Zwei Herren und eine Dame hatten sich vordem bereits an Bord begeben. Ein weiterer Flugzeuginsasse folgte in einem Auberboot, das ihn in schneller Fahrt zum Flugzeug bringt. Gegen 16 Uhr setzen plötzlich die Motoren aus. Der Zuschauer bemächtigt sich das Gefäß, daß sie verlegen, doch bald sehr zurecht der mittlere Motor und dann auch die beiden äußeren Motoren wieder ein. Das Flugzeug gleitet langsam vorwärts. Man hat den Eindruck, als genüge die Kraft der Motoren nicht, um das schwere Flugzeug vom Wasserpfegel zu heben. Plötzlich setzen wieder sämtliche Motoren aus: Ein Dampfboot, das an Flugzeug vorbeifährt, hat den Weg versperrt. Als die See wieder frei ist, setzen die Motoren wieder ein, und unter dem Jubel der harrenden Menge hebt sich das Flugzeug bald darauf ruhig und sicher vom Wasser. Noch eine Sekunde über der Insel und dann verschwindet das Flugzeug am Horizont.

Zu Amsterdam.

Amsterdam, 4. Oktober. Das Junkers-Ozeanflugzeug D. 1230 ist im Marinehafen von Amsterdam gelandet. Es kam völlig unversehrt. Die Flieger wurden daher nur von einigen Delegierten der königlich holländischen Luftschiffahrtsgesellschaft in Empfang genommen. Der Weiterflug soll morgen früh um 5 Uhr erfolgen.

Amsterdam, 5. Oktober. Das Junkerswasserflugzeug, das heute nachmittag überraschenderweise aus Rorderney ankam, liegt auf dem Wasser im Marinehafen Amsterdam. Man war am Abend eifrig mit der Benzolverforgung beschäftigt. Der Start

Bericht eines Augenzeugen.

Rorderney, 4. Oktober. Seit der gestern abend hier stattgefundenen Landung des Junkersflugzeuges D. 1230 herrschte allgemeine Spannung wegen des Starts. Am Abend verkaufte