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 den Ausgabestellen 2 RM. im Monat, bei Zustellung durch die Boten 2,30 RM., bei Postbestellung 2 RM. zuzüglich Abtrag- und Postgebühr. Einzelnummern 15 Rpfg. Alle Postanstalten und unsere Austräger und Geschäftsstellen nehmen zu jeder Zeit Bestellungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt, Krieg oder sonstiger Betriebsstörungen besteht kein Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Kürzung des Bezugspreises. — Rücksendung eingesandter Schriftstücke erfolgt nur, wenn Porto beiliegt.

Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend

Anzeigenpreis: die 8gespaltene Nonpareillezeile 20 Rpfg., die 4gespaltene Zeile der amtlichen Bekanntmachungen 40 Reichspfennig, die 3gespaltene Reklamezeile im textlichen Teile 1 Reichsmark. Nachweisungsgebühr 20 Reichspfennige. Vorgeschriebene Erscheinungstage und Platzvorschriften werden nach Möglichkeit berücksichtigt. Anzeigenannahme bis vorm. 10 Uhr.

Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6

Für die Richtigkeit der 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.

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 Nossen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Nr. 235. — 86. Jahrgang. Telegr.-Adr.: „Amtsblatt" **Wilsdruff-Dresden** Postscheck: Dresden 2640 **Freitag, den 7. Oktober 1927**

Rationalisierung der Landwirtschaft.

Die Firma Krupp hat sich bekanntlich, als ihr gewaltiger Betrieb von der Entente zum großen Teil zerstört worden war, mit unverminderiem Mute an eine Umstellung ihrer Betriebe auf Friedensfabrikation gemacht und dann besonders die Herstellung von landwirtschaftlichen Maschinen jeder Art betrieben. Mit diesen Erzeugnissen im Ausland festen Fuß zu fassen war schwierig, weil hier die englisch-amerikanische Industrie den Markt fast völlig beherrschte, übrigens auch in Deutschland selbst zahlreiche Abnehmer ihrer Maschinen fand und immer noch findet. Da hat denn die Firma Krupp ihr Augenmerk auf eine sozusagen praktische Reklame gerichtet und suchte sich dafür Rußland als Betätigungsfeld aus, wo sie sich landwirtschaftliche Konzessionen erworben hat, um dort in sehr großem Maßstab einen modernen, bis in Letzte rationalisierten landwirtschaftlichen Betrieb zu schaffen. Die in Rußland abwaltenden besonderen Schwierigkeiten brachten die ersten Versuche zum Scheitern, aber die Firma Krupp hat jetzt mit dem Volkskommissariat der Sowjetrepublik einen neuen Vertrag abgeschlossen, laut dessen ihr ein Areal von 32 000 Hektar zur intensivsten landwirtschaftlichen Bearbeitung überlassen und auf dem eine Musterwirtschaft für Viehzucht und Ackerbau eingerichtet werden soll.

Rußland als reiner Agrarstaat, in dem die Revolution durch die Zerschlagung der Großgüter die landwirtschaftliche Erzeugung sowohl der Menge wie der Güte nach auf ein sehr tiefes Maß heruntergedrückte, hat an einem Wiederaufbau allergrößtes Interesse. Die ganze Struktur des Landes ermöglicht eine weitgehende Verwendung von Maschinen, da riesige Ländereien brachliegen, andererseits die genossenschaftliche Zusammenfassung schon von alters her im Gemeindeverband weit gediehen, vom Sowjetsystem — äußerlich — noch befördert war.

In Deutschland sind wir in der Verwendung von Maschinen in der Landwirtschaft in schnellem Fortschreiten, aber auf dem Wege liegen mancherlei Schwierigkeiten, von denen die eine schon oben erwähnt ist. Die Anschaffung ausländischer landwirtschaftlicher Maschinen bewegt sich nämlich in aufsteigender Linie, die Einfuhr solcher Maschinen hat sich gegenüber 1925 schon mehr als verdoppelt, während die deutsche Ausfuhr auf demselben Stande verblieb. Diese Bevorzugung der ausländischen Maschine läßt sich nicht durch besondere Güte oder höhere Leistungsfähigkeit des Materials erklären, sondern in der Hauptsache wohl durch die außerordentlich weitgehenden Zahlungserleichterungen, die namentlich die bekannten amerikanischen Riesenfirmen zu bewilligen in der Lage sind.

Aber es fragt sich doch, ob der deutsche Landwirt auf die Dauer dabei gut fährt, da natürlich gerade die deutschen Fabriken, um gegen die scharfe Konkurrenz vorwärtskommen, allergrößtes Gewicht darauf legen, nur allerbestes Material herauszubringen. Worüber aber in landwirtschaftlichen Kreisen besonders geklagt wird, das ist die außerordentlich mangelhaft durchgeführte Organisation zur Beschaffung von Ersatzteilen bzw. zur Ausführung von Reparaturen. Der ostdeutsche Landwirt muß viel zu oft ganze Wochen darauf warten, ehe ein Ersatzteil geliefert, eine Reparatur ausgeführt ist, weil seitens der Maschinenfabriken, die meist im Westen liegen, entsprechende Lager oder Reparaturwerkstätten in den Agrarprovinzen des Ostens noch immer nicht eingerichtet sind. Außerdem wird vielfach auch über die viel zu hohen Preise für Ersatzteile oder Reparaturen geklagt — kurzum, die deutsche Landmaschinenindustrie scheint nicht unschuldig daran zu sein, daß ihr Export, vor allem aber der Absatz auf dem Binnenmarkt längst nicht die Ausdehnung erlangt hat, die er wohl haben könnte, wenn die gerügten Mängel baldmöglichst abgestellt würden. Das läge nicht bloß im Interesse dieser Industrie, sondern nicht minder in dem der deutschen Landwirtschaft.

Die Frage, wie dabei die Zahlungsbedingungen zu gestalten sind, dürfte gleichfalls eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen. Es genügt eben nicht, bei landwirtschaftlichen Kongressen oder Ausstellungen wunderschöne Maschinen über das — Straßenpflaster rollen zu lassen! Daß hier ein rascher Wandel eintritt, liegt ja nicht nur im beiderseitigen privatwirtschaftlichen Interesse, sondern die Rationalisierung der deutschen Landwirtschaft ist ein volkswirtschaftliches Gebot; Verbreiterung der Ernährungsgrundlagen unseres Volkes, soweit das nur irgend möglich ist!

Krupps neue Konzession in Rußland.

Das Volkskommissariat in Moskau hat einen neuen Konzessionsvertrag mit der Firma Krupp, der eine Geltungsdauer bis zum 1. Dezember 1958 hat, bestätigt. Der Konzessionär verpflichtet sich, auf dem ihm zugewiesenen Gelände von 32 000 Hektar rationelle Landwirtschaft zu treiben, rationelle Schafzucht einzuführen und eine Zuchtstätte für das kalmückische Arbeits- und Schlachtvieh einzurichten. Für die Bedürfnisse der rationellen Schafzucht verpflichtet sich der Konzessionär, die genügende Anzahl von Merinozuchtschafen zu importieren, wobei die Schafherde bis 1936 auf 36 000 Köpfe gebracht werden muß. Der Konzessionär verpflichtet sich schließlich zu vollkommener Mechanisierung des Wirtschaftsbetriebes.

Freier Rhein — freie Schiffahrt

Schiffahrtsinteressen auf dem Rhein.

Jubiläumstagung in Duisburg.

Der Binnenschiffahrtskongreß tagt in Duisburg, ihm voraus ging die Jubiläumstagung zur Erinnerung an das 50jährige Bestehen des „Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen E. V. Duisburg". Die Stadt hatte zu Ehren ihres wichtigsten Gewerbes reichen Flaggenschmuck angelegt. Die Schiffahrtsinteressenten der westlichen Wasserstraßen wie des Reiches und die mit ihnen in Berührung kommenden Berufsstände waren in großer Zahl erschienen, ebenso die Vertreter der in Frage kommenden ausländischen Schiffahrt, da der Verein Rheinschiffahrt und Häfen von Basel bis zum Meer überwacht. Man sah den Präsidenten der „Zentralkommission für die Rheinschiffahrt", den Minister Gout aus Paris. Vom Reichsministerium war Verkehrsminister Dr. h. c. Koch anwesend, Minister aus den Ländern, andere hohe Beamte und die Repräsentanten der Provinz, der rheinischen Großstädte und der Handelskammern neben ihm.

Nach der Bewältigung des geschäftlichen Teiles fand im Stadttheater eine Festsitzung statt. Nach den Begrüßungsreden umriß Ministerialdirigent im Reichsverkehrsministerium, Geheimrat Königs-Berlin, die leitenden Grundsätze, welche der Staat bzw. sein Ministerium in ihrer Verkehrspolitik bestimmen müßten und bestimmen, wobei er besonders auf die Lage der noch besetzten Gebiete zu sprechen kam.

Daß ein nachhaltiges Emporstreben der Rheinschiffahrt nur bei einer Befreiung der Rheinlande von ihrer fremden Besatzung erwartet werden darf, war wohl jedem Zuhörer klar. Beim Festessen sprachen noch u. a. das Stadtoberhaupt Dr. Jarres und der rheinische Oberpräsident Dr. Fuchs.

Reichsverkehrsminister Dr. Koch

hielt auf der Tagung eine längere Ansprache, in der er betonte, daß der Verein mit Stolz auf die vergangenen 50 Jahre zurückblicken dürfe. Der Minister sagte u. a.:

„Die deutsche Rheinschiffahrt hat sich von den Stürmen, welche in den letzten Jahren über den Rhein dahingegangen sind, noch nicht ganz erholt. Sie hat auch den Umstellungsprozeß, der mit der Neuordnung des Verkehrswesens im Reiche notwendig wurde, noch nicht voll beendet. Wie sich die deutsche Rheinschiffahrt aber ohne staatliche Unterstützung aus eigener Kraft zu dem machtvollen Wirken hat emporheben können, das vor dem Kriege allgemein anerkannt wurde, so hege ich die Zuversicht, daß sie auch die Krise, in welcher sie sich zurzeit noch befindet, mit dem ihr eigenen Lebenswillen überwinden und der vorwärtsstrebenden Wirtschaft Pionier und Helfer bleiben wird. Das Grundgesetz, unter welchem sich die deutsche Rheinschiffahrt zu ihrer Größe entwickelt hat, ist die Freiheit der Schiffahrt. Über die Zollgrenzen dahingleitend, hat sie Personen und Güter nach Holland und Belgien, nach Frankreich und der Schweiz und rheinabwärts über See nach deutschen und fremden Seehäfen gebracht und in allen Häfen bereitwillige Aufnahme und wirtschaftliche Gastfreundschaft gefunden. Wir schulden den Staaten, welche den Rhein in den letzten hundert Jahren verwaltet haben, Dank dafür, daß sie ihn in unermüdlicher und planvoller Arbeit zu der leistungsfähigen Schiffahrtsstraße ausgebaut haben, die wir heute von Rotterdam bis Straßburg besitzen."

Dr. Koch schloß mit dem Wunsche, daß es der deutschen Rheinschiffahrt beschieden sein möge, ihre Aufgaben unberührt von politischen Einflüssen im friedlichem Wettbewerb mit den Schiffen der fremden Nationen zu erfüllen und durch die Güte ihrer Leistungen den Ruf des deutschen Namens in den fremden Häfen zu festigen.

In Lissabon glatt gelandet

Flugzeugführer Starke meldet: „Maschine 17 Uhr Lissabon glatt gelandet".

Die Zwischenlandung bei Kap da Roca.

Die Landung des Junkersflugzeuges ist 30 Kilometer von Lissabon entfernt, unweit von Kap de Roca, ohne jeden Zwischenfall glatt vor sich gegangen. Die Landung erfolgte nicht aus irgendwelchen Störungserscheinungen an der Maschine, sondern aus wohlerwogenen Gründen. Als man sich Lissabon näherte, begann es bereits zu dunkeln, und der verantwortliche Führer des Flugzeuges, Starke, beschloß, niederzugehen, sobald sich eine passende Gelegenheit bieten würde.

Das Flugzeug war dann bei seiner Landung in gefährliche Nähe der Klippen geraten. Die Bevölkerung, die an den Strand geeilt war und die Gefahr erkannt hatte, in der sich das Flugzeug befand, bei hohem Seegang an den Felsen zu zerschellen, schwenkte Fackeln, zündete am Strande Feuer an und gab Flintenschüsse ab, um die Aufmerksamkeit der Besatzung zu wecken. Darauf nahmen die Piloten die Hilfe zweier Fischerboote an, die das Flugzeug eine Meile weit von der gefährlichen Stelle fortschleppten.

Schlechtes Wetter.

Die Wetterlage über demjenigen Teil des Atlantischen Ozeans, der für den Weiterflug in Frage kommt, also zwischen der portugiesischen Küste und den Azoren, hat sich seit gestern wieder verschlechtert. Westlich des Golfs von Biskaya ist ein Tiefdruckwirbel aufgetreten, der ziemliche Ausdehnung hat. Im Zusammenhang damit sind zwischen Spanien und den Azoren Westwinde vorherrschend, die eine Stärke von 30 bis 40 Sekundenmeter haben. Ueber der Küste und nicht weit davon haben sich Nebel gebildet.

Die Versicherung der Flieger.

Berlin, 6. Oktober. Wie die „B. Z." mitteilt, sind die Ozeanflieger sowie das Flugzeug selbst bei deutschen Versicherungsgesellschaften versichert worden. Die Piloten sind mit je 80 000 Mark für den Fall des Todes und mit je 160 000 Mark für den Invaliditätsfall versichert. Der Bordmonteur ist mit 40 000 Mark bezw. 80 000 Mark versichert. Auch die als Passagier teilnehmende Frau Dillenz ist mit 50 000 Mark für den Todesfall versichert. Das Flugzeug selbst ist in Höhe von 80 000 Mk. versichert. Die Prämie für das Flugzeug beträgt 17 v. H., während die Prämie für die Personen sich auf 17,5 v. H. für den Todesfall und 2,5 v. H. für den Invaliditätsfall beziffert. Der größte Teil der Versicherungen ist bei der Allianz abgeschlossen, während ein anderer nicht unerheblicher Teil vom Stuttgarter Versicherungsverein übernommen wurde. Die Versicherung beginnt mit dem Abflug aus Lissabon und endet im amerikanischen Zielhafen.

Die Echtheit der Millerand'schen Mantelnote an Ungarn von 1920 authentisch bestätigt.

Paris, 6. Okt. Zu den Erklärungen des Grafen Bethlen über die Paleologue-Note erfährt die Telegraphen-Union von bestunterrichteter Seite, daß die Mantelnote Millerands in der Tat deutlich den Hinweis auf die Möglichkeit einer Grenzberichtigung für Ungarn enthielt und zwar sollten etnographische und wirtschaftliche Ungerechtigkeiten ausgeglichen werden. Ungarn sollte dagegen seine Staatsbahnen an Frankreich verpachten oder verkaufen und einen Donau-Hafen gewähren. Unter dem Druck der Kleinen Entente, die sich jeder Grenzregelung widersetzte, konnte Frankreich aber die Grenzberichtigungen nicht präzisieren. Trotzdem Ungarn natürlich auf die Präzisierung bestehen mußte, ehe es bereit war, Frankreich wirtschaftliche Konzessionen, wie z. B. die Verpachtung der Bahnen im Königreich, zu machen. Somit mußten die Verhandlungen mit Frankreich versanden, bis sich ein günstigerer Augenblick für die Wiederaufnahme bieten würde. Ueber die Militärfragen ist mit Frankreich nicht verhandelt worden.

Die Lage der deutschen Wirtschaft.

Hauptausschuß des Industrie- und Handelstages.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag beschäftigte sich in der zahlreich besuchten Sitzung seines Hauptausschusses vom 5. Oktober zu Berlin zunächst mit der augenblicklichen Lage der deutschen Wirtschaft.

Im Anschluß an eine Darstellung durch das erste geschäftsführende Präsidialmitglied, Minister a. D. Hamm, kam der Hauptausschuß zu der allgemeinen Auffassung, daß in dem augenblicklichen Stande der deutschen Wirtschaft zwar auch Spannungen nicht zu verkennen seien, irgendwelche Gründe aber nicht vorliegen, aus denen es zu einem Übergang der gegenwärtig im wesentlichen unverändert anhaltenden Konjunktur in einen krisenhaften Zustand kommen müßte. Auch auf längere Sicht könne und müsse vielmehr nach der allgemein vertretenen Auffassung eine Wirtschaftskrise vermieden und die Fortdauer der notwendigen ausländischen Kreditgewährung, namentlich der langfristigen, erreicht werden, wenn die volkswirtschaftlich verantwortlichen Stellen der Regierung wie der Arbeitgeber und -nehmer die Erfordernisse der Zeit nicht nur klar erkennen, sondern auch erfüllen. Es kam u. a. weiter zum Ausdruck, daß, soweit einer im Rahmen des Notwendigen sich haltenden Erhöhung von Beamtenbezügen eine in den laufenden Einnahmen bereits vorhandene Deckung gegenüberstehe, darin kein Preiserhöhungsgrund liegen könne, daß es aber um so mehr die Aufgabe der öffentlichen Gewalten sei, Erhöhungen der Steuern und Gebühren unter allen Umständen zu vermeiden.

Steuervereinheitlichung.

Der Hauptausschuß beschäftigte sich auch mit dem Entwurf des Steuervereinheitlichungsgesetzes und billigte eine Entschließung des Steuerausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages, wonach daran festgehalten werden müsse, daß eine Vereinheitlichung des geltenden Realsteuerrechts durch

SLUB Wir führen Wissen.

Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF