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 Abtragegebühr. Einzelnummern 10 Rpfg. Alle Postanstalten Postboten 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 Raumzeile 30 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. 91. — 87. Jahrgang | Telegr.-Adr.: „Amtsblatt" | Wilsdruff-Dresden | Postscheck: Dresden 2640 | Mittwoch, den 18. April 1928

Verschlungene Pfade.

Es ist in der Politik immer besser, die Dinge so zu sehen wie sie sind als — wie man sie sich wünscht. Gefühlswallungen, Zu- und Abneigungen bei der Beurteilung außenpolitischer Beziehungen ebenso auszuschalten wie bei dem Urteil über die Zustände in anderen Ländern, selbst solcher Nachbarn Deutschlands, die sich nach unserem Zusammenbruch in die deutsche Beute teilten. Darum hieße es die Augen dagegen verschließen, wollte man verkennen, daß Polens Konsolidierung als Staat und im Kreis der Völker seit dem Gründungsjahr 1918 erhebliche Fortschritte gemacht hat — wider fast allgemeines Erwarten in Deutschland — und daß diese Fortschritte besonders große wurden, seitdem der Marschall Pilsudski dort ein halbautokratisches Regime erzwang. Geradlinig ist seine Politik darauf gerichtet, ein Ostlocarno, also die Unverrückbarkeit der jetzigen polnischen Grenzen herbeizuführen, und ebenso zielt die Bereinigung der polnisch-litauischen Streitfragen, die jetzt in Königsberg erfolgte, darauf ab wie die Verbindung, die in den letzten Tagen durch den Besuch Zaleskis, des polnischen Außenministers, in Rom eng geknüpft wurde. Bei einem solchen Ostlokarno käme es Polen aber nicht so sehr auf die Verständigung mit Deutschland als auf die Garantie eines solchen Abkommens durch eine Reihe anderer Mächte an.

Polens Leiter geht von dem Gedanken aus, daß der beste Schutz seines Landes gegen angebliche deutsche Eroberungs- und Angriffsabsichten die deutsch-französische Spannung sei. Nun ist nicht zu verkennen — und am allerwenigsten verkennt man das in Warschau, — daß diese Spannung zwar noch besteht, aber doch nicht mehr in der Schärfe wie in den Jahren des Rhein-Ruhrkampfes, als man in Deutschland ja sogar sehr stark mit einem polnischen Angriff rechnete. Der Dawes-Plan bereinigte die finanziellen Spannungen und der Eintritt Deutschlands in den Völkerbund stärkte Deutschlands allgemeine politische Stellung, brachte mannigfaches Zusammenwirken mit Frankreich. Der Versuch der Pariser Regierung, mit der Trumpfkarte der beschleunigten Rheinlandräumung von Deutschland das Zugeständnis eines Ostlocarnos herauszuholen, mißlang aber infolge der allgemeinen und durch die Deutschenverfolgungen in Polen noch verstärkten Ablehnung aller deutschen Parteien.

Seitdem machte sich die polnische Außenpolitik etwas selbständiger von ihrer Pariser Oberleitung, fing an, eigene Wege zu wandeln, die eben auf den diplomatisch herzustellenden Unterbau eines Ostlocarnos hinauslaufen. Des bisherigen französischen Freundes und Gönners bleibt man ja doch sicher, mit Litauen werden bessere und wirtschaftlich bedeutungsvolle Beziehungen geschaffen, die vielleicht noch in eine engere staatsrechtliche Verbindung beider Länder umgewandelt werden könnten; und England, das sich bisher von dem mittel-osteuropäischen Spannungsgebiet an der Weichsel fernhielt, von einer Garantieübernahme bei Herbeiführung eines Ostlocarnos nichts wissen will, hofft man wohl durch den Wink mit dem „Schutzwall gegen den russischen Bolschewismus" geneigter zu machen. Gelingt dies, gelingt es obendrein auch, mit Hilfe der Pläne Mussolinis eine neue politische Konstellation auf dem Balkan herzustellen, so wäre die Folge eine glatte Isolierung Deutschlands gegenüber dem Drängen aller andern Mächte nach einem Ostlocarno. Ob wir dann die Kraft oder auch nur den Willen zu einer Ablehnung hätten, dürfte manchem zweifelhaft erscheinen.

Auch die deutsch-polnischen Handelsvertragsverhandlungen mit ihrer endlosen Dauer und ihren wiederholten Unterbrechungen sind ja nur ein politisches Druckmittel, das in derselben Richtung wirken soll. Zunächst will, wie der polnische Außenminister kürzlich in einem Wiener Interview einigermaßen unvorsichtig äußerte, Polen erst einmal den Ausgang der deutschen Reichstagswahlen abwarten. Man erwartet in Warschau offenbar dann ein größeres Entgegenkommen Deutschlands, stellt wohl auch die Rechnung auf, Deutschland bei den späteren Verhandlungen durch wirtschaftlich mehr oder minder größere Zugeständnisse politisch für ein Ostlocarno zu gewinnen, und zwar dies, ehe noch die letzte Spannungsdifferenz zwischen Deutschland und Frankreich im Jahre 1935 von selbst wegfällt, nämlich die Rheinlandbesetzung, die zur Hälfte ja schon nach weniger als zwei Jahren abgebaut werden muß.

So ziehen sich die vielverschlungenen Pfade der polnischen Außenpolitik um einen Punkt herum: diplomatische Erzwingung eines Ostlocarnos von Deutschland. Und darauf, nicht so sehr auf die Streitfragen im Westen, hat sich die deutsche Politik einzurichten.

*

Mussolini empfing den polnischen Minister des Äußern, Zaleski, und unterhielt sich mit ihm über eine halbe Stunde. Zaleski nahm weiter an einem ihm zu Ehren vom Gouverneur veranstalteten Empfang im Kapitol teil. Nach einem kurzen Aufenthalt in Neapel, wohin Zaleski abgereist ist, wird er nach Rom zurückkehren, wo ihn der Papst in Audienz empfangen wird.

■ Fördert die Ortspresse! ■

Newyork in Erwartung der „Bremen"

Vor dem Abflug von Greenly Island

Schnelle Reparaturarbeiten.

Eine neue Phase in der Geschichte des „Bremen"-Fluges! Zu allgemeiner Überraschung ist der Ire Fitzmaurice mit dem in Greenly Island gelandeten kanadischen Flugzeug abgeflogen, um nach Quebeck zu gelangen. Ihn begleitete der Flieger Schiller. Da den beiden Fliegern der Brennstoff ausging, mußten sie in dem 200 Meilen von Greenly Island entfernten Dorfe Natashquan am Norduser der St.-Lorenz-Bucht eine Zwischenlandung vornehmen. In dem kleinen Fischerdörfchen wurden sie zunächst einmal von der vollständig versammelten Bevölkerung zu Ehrenbürgern ernannt, worüber sie sehr gerührt waren. Dann begab sich Fitzmaurice mit dem Pfarrer in die Kirche, um ein Dankgebet zu sprechen. Die wichtigste Frage ist aber: Warum ist Fitzmaurice aufgeflogen? Man hegte und hegt vielleicht noch allerlei Befürchtungen, ja man sprach sogar von Zerwürfnissen zwischen den Fliegern. Newyorks energischer Bürgermeister Walker hat aber in einem Telegramm die Flieger wissen lassen, daß man sie gemeinsam zu empfangen wünsche, mit anderen Worten: Fitzmaurice darf keine Extratouren machen.

Nach letzten Meldungen aus Quebeck soll Fitzmaurices Ankunft daselbst die Wiederinstandsetzung der „Bremen" beschleunigen helfen, da er Ersatzteile für das beschädigte Flugzeug verschaffen will. Die deutschen Flieger wollen, wie es scheint, unter allen Umständen mit der reparierten „Bremen" weiterfliegen, vielleicht direkt nach Newyork, vielleicht in Etappen, wobei Quebeck berührt werden würde. Wann der Abflug erfolgen kann, steht noch dahin. Die Reparaturen des Flugzeuges sollen jedenfalls sehr beschleunigt werden. Andererseits wird aber berichtet, daß Fitzmaurice trotz alledem von Kanada unmittelbar nach Washington reisen wolle, um dem Präsidenten Coolidge einen Brief des Präsidenten des Irischen Freistaates zu überreichen.

Inzwischen trifft man in Newyork Vorbereitungen für den feierlichen Empfang der „Bremen"-Leute. In allen Teilen und bis auf alle Einzelheiten sind die Empfangspläne schon ausgearbeitet.

Wie beim Empfang Lindberghs

werden auch diesmal alle Schiffe im Hafen zur Begrüßung ihre Sirenen ertönen lassen. Ein Flugzeuggeschwader wird über der Stadt kreuzen. Auf dem Platz vor dem Stadthaus werden Bürgermeister Walker und andere hervorragende Persönlichkeiten Newyorks die Besatzung der „Bremen" mit Ansprachen willkommen heißen. Vierzig Radiostationen werden diese Feier über die ganze Welt verbreiten. An die Ansprache schließt sich der feierliche Marsch die fünfte Avenue hinauf. Am Madison Square wird man haltmachen, um einen Kranz am Denkmal für die Gefallenen des Weltkrieges niederzulegen. Die Amerikanische Telephon- und Telegraphengesellschaft stellt den Gästen für den Tag des Eintreffens ihre drahtlose telephonische Verbindung mit Europa zur Verfügung, damit sie ihre Angehörigen in Europa anrufen können. Frau Köhl und Frau Fitzmaurice werden aber wahrscheinlich nicht angerufen werden können, da sie am 19. April mit dem Doppelschraubendampfer „Dresden" nach Newyork fahren wollen.

Widersprechende Meldungen über die Flieger.

Neuyork, 17. April. Wie hierher gemeldet wird, sind die „Bremen"-Flieger von Greenly Island nach Murra-Bay gestartet.

Nach einer Meldung der „Canadian Preß" in Montreal berichten Funkbeamte, die in Verbindung mit Greenly Island getreten sind, daß die „Bremen" auf Greenly Island nicht ausgebessert werden könnte. Von der Funkstation wird weiter gemeldet, daß das Flugzeug auf dem Eisbrecher „Montcalm" nach Halifax gebracht werden soll.

Neuyork, 17. April. News Papers Alliance veröffentlicht einen Funkspruch des Fliegers Schiller, in dem mitgeteilt wird, daß Fitzmaurice ihn allein auf dem Rückflug begleitet habe und daß die deutschen Flieger unter keinen Umständen die „Bremen" verlassen wollten. Danach scheint es festzustehen, daß die Flieger unter allen Umständen mit der „Bremen" nach Neuyork weiterfliegen wollen.

Keine Gegensätze zwischen den Ozeanfliegern.

Neuyork, 17. April. Alle aus Kanada einlaufenden Meldungen betonen immer wieder, daß zwischen Fitzmaurice und den deutschen Fliegern kein Mißverständnis besteht. Der irische Flieger sei nur im Interesse der Materialbeschaffung von Greenly Island weggeflogen. Der irische Gesandte trat ebenfalls den falschen Gerüchten entgegen. Er wies darauf hin, daß er, ohne sich etwas dabei zu denken, Fitzmaurice nach Washington eingeladen hätte, damit er dort die Zeit abwarten sollte, bis die „Bremen" wieder startbereit sei. Er habe aber seine Einladung wieder zurückgezogen. Aus Greenly Island werden weiter heftige Stürme gemeldet, die die Erneuerungsarbeiten an der „Bremen" sehr beeinträchtigen. Auch die „Montcalm" soll infolge der Stürme noch vor Greenly Island festliegen.

Wie der „Bremen"-Flug vorbereitet wurde.

Inzwischen hat Diplomingenieur Schinzinger, der in Baldonnel die technischen Vorbereitungen für den Start der „Bremen" geleitet hatte, recht interessante nähere Mitteilungen über den Ozeanflug gemacht. Danach hatte die „Bremen" ein Gesamtfluggewicht von 3685 Kilogramm. Das Leergewicht der Maschine betrug 1350 Kilogramm, dazu kamen 1932 Kilogramm Benzol, 135 Kilogramm Öl, das Gewicht der Besatzung mit 250 Kilogramm und Proviant usw. mit 18 Kilogramm. Um möglichst viel Betriebsstoff mitnehmen zu können, hatte man jeden überflüssigen Ballast vermieden. Mit welch schweren Widrigkeiten die Maschine zu kämpfen hatte, das geht am besten daraus hervor, daß der Aktionsradius, der theoretisch auf 7000 Kilometer berechnet war, auf diesem Fluge praktisch nur 3500 Kilometer ausmachte. Unter den Faktoren, die das Unternehmen trotzdem zum Gelingen führten, spielt die bis ins kleinste gehende Vorarbeit eine erhebliche Rolle. Die Versuche reichen bis in den Sommer 1926 zurück. Da von vornherein damit gerechnet wurde, daß die Orientierung im Nebel eine der schwierigsten Aufgaben des Fluges sein würde, hatte Hauptmann Köhl sich im Nebelflug besonders ausgebildet. Seine Erfahrungen zeigten, daß es am richtigsten sei, die Maschine möglichst sich selbst zu überlassen. Auch für die Navigation hatte er einen genauen Plan ausgearbeitet. Hierbei dienten ihm drei Kompasse, ferner die Stellung der Sonne und der Gestirne. Wie aus einem Briefe Köhls aus den letzten Tagen vor seinem Abfluge hervorgeht, machten die Flieger sich über den Start lebhafte Sorgen, da der Flugplatz, nachdem er zuerst als sehr schön und fest befunden worden war, durch drei Wochen Regenwetter vollkommen aufgeweicht wurde. Die Hauptschwierigkeit aber war die Wetterfrage, weil es schwer ist, für eine so lange Zeit sichere Voraussagen zu geben. Am Vorabend des Startes waren leichter Wind und geringe Niederschläge vorausgesagt worden, während die Flieger dann in das schlimmste Unwetter hineingerieten. Köhl hatte die Nordroute gewählt, weil auf der Südlinie schlechteres Wetter herrschen sollte. Er hat übrigens die Absicht, über die Erfahrungen des Fluges genaue Darlegungen zu machen, und in Fachkreisen sieht man hierin den Hauptwert des ganzen Unternehmens, weil damit Unterlagen für die weitere Entwicklung des Ozeanflugwesens geschaffen würden. Eine erhebliche Rolle für die zukünftige Behandlung des Problems wird die Frage spielen, ob es richtiger ist, mit Land- oder mit Wassermaschinen, mit ein- oder mit mehrmotorigen Flugzeugen zu arbeiten. Die Leitung der Junkerswerke steht auf dem Standpunkt, daß für diesen Flug die einmotorige Landmaschine das richtige gewesen ist, weil sie den größten Aktionsradius hat. Auch Hauptmann Köhl war der Auffassung, daß der Flug nur mit dieser Maschine gelingen könne.

Gegen den Roten Frontkämpferbund.

Berlin, 17. April. Wie von zuständiger Seite mitgeteilt wird, hat der Reichsminister des Innern auf Grund des § 17 Abs. 2 des Republikschutzgesetzes an alle Länderregierungen das Ersuchen gerichtet, ein Verbot des Roten Frontkämpferbundes zu erlassen.

Nobiles Empfang in Stolp.

Der General will nach Berlin reisen.

Die Stadt Stolp hatte zu Ehren des Generals Nobile die Offiziere des Luftschiffes und die Wissenschaftler des Unternehmens in den Festsaal des Rathauses zu einem Essen geladen. Nachdem sich die italienischen Teilnehmer in das Goldene Buch der Stadt eingetragen hatten, entbot Ministerialdirigent Brandenburg im Namen der Reichsregierung und der preußischen Staatsregierung die Glückwünsche des Reiches und Preußens. Er führte aus, daß er überzeugt sei, daß die ganze Welt das Unternehmen Nobiles, der ein Mann von internationalem Ruf sei, mit größtem Interesse verfolge. Obgleich Deutschland augenblicklich unter dem stolzen Gefühl stände, das die Überquerung des nordatlantischen Ozeans durch Hauptmann Köhl ausgelöst habe, sei es gegenüber den großen Leistungen anderer Völker nicht blind. Nach einer Ansprache des Stolper Oberbürgermeisters Hasenjäger ergriff der Vertreter der italienischen Botschaft in Berlin, Oberst Fier, das Wort und sprach im Namen des Generals Nobile und der italienischen Regierung den Dank für die freundliche Begrüßung aus. Der Redner schloß mit einem Hoch auf den Reichspräsidenten, auf das deutsche Volk und auf die deutsche Luftfahrt.

General Nobile will nach Berlin kommen, um bei der Reichsregierung einen Besuch zu machen und seinen Dank auszusprechen für die Freundlichkeit, mit der man ihm in Deutschland entgegenkommt, und für die Bereitwilligkeit, mit der man ihm das Personal für die Landung zur Verfügung gestellt hat. In einem pommerschen Blatte dementiert der General die von einer Berliner Zeitung verbreitete Nachricht, daß er Chef der Internationalen Kontrollkommission gewesen sei. Er habe als Tech-

SLUB Wir führen Wissen. Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF