

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 nach dem Ausgabeplatze 2 RM. im Monat, bei Lieferung durch die Posten 2,50 RM., bei Postbestellung 3 RM. Preis für den Abnehmer. — Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend. — Abnahme bis zum 10. Juli. —

Abgabe bis zum 10. Juli. — Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6. —

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

Nr. 159. — 87. Jahrgang. Telegr.-Nr.: „Amtsblatt“ Wilsdruff-Dresden. Volkszeitung: Dresden 2640. Dienstag, den 10. Juli 1928

Die Weltkohlenkrise.

Wohl kaum auf keinem Zweig der deutschen Wirtschaft haben allgemein-wirtschaftliche Entwicklungen einen so tiefen und so verhängnisvollen Einfluß ausgeübt wie auf die Kohlenwirtschaft. Es besteht eine Weltkohlenkrise, deren Ursache die allgemeine Überproduktion an Kohle ist, wenn man es von der anderen Seite der Medaille betrachtet, die die Konkurrenz durch das Öl und die Elektrizität, die Braunkohle und andere Mittel der Wärme- und Kraftzeugung in geradezu rasendem Anschwung ist. In allen hochentwickelten Ländern besteht die gleiche Absicht, und der Konkurrenzkampf zwischen ihnen ist ein dementsprechend erbitterter; längst spielt die Kohle nicht mehr die weltwirtschaftliche Herrscherrolle wie vor dem Kriege, ist vielmehr zu einem Sorgenkind geworden.

In Deutschland wurde die Kohlewirtschaft vor einer katastrophalen Krise durch das Gütergeschäft des langandauernden englischen Bergarbeiterstreiks bewahrt, aber seine Wirtungen sind völlig zu Ende; selbst in Deutschland vermag man sich nur noch mit äußerster Mühe und nur unter Aufgabe eines Teiles des „beschränkten“ Gebietes gegenüber der englischen Konkurrenz zu halten. Stilllegungen von Zechen im Ruhrkohlengebiet lassen sich nicht mehr vermeiden und darunter befinden sich auch schon solche Zechen, die staatlicher Besitz sind.

Man kann es also verstehen, wenn auf der jetzt tagenden Generalversammlung des Verbandes der Bergarbeiter Deutschlands sehr, sehr ernsthaft auf die Folgeerscheinungen dieser deutschen Kohlenkrise hingewiesen wurde, da ihre Auswirkungen natürlich die Bergarbeiterschaft in erster Linie angehen. Die Überproduktion und der Absatzmangel können nicht ins Endlose nebeneinander bestehen, sondern der Absatzmangel erzwingt schon jetzt und in immer steigendem Maße — ganz besonders, wenn etwa die allgemeine Wirtschaftskrisis weiter zurückgeht — eine Einschränkung der Kohlerzeugung. Das heißt Zechenstilllegung, heißt Entlassung von Bergarbeitern. Selbst Arbeiterentlassung und Verdienstminderung bei den Zechenbetrieblern. Denn daran ist nicht zu denken, weil die Zechenbetriebe mit Hilfe öffentlicher Gelder durchzuschleppen, wie das in der Zeit früherer Krisen, namentlich 1924 und 1925 viel zu oft geschah und meist zu ebenso unerquicklichen Resultaten wie Auseinandersetzungen geführt hat. Immer wurden die Zechen um die Überlastung öffentlicher Gelder damit begründet, daß durch sie größere Teile der Arbeiterschaft vor dem Schicksal bewahrt werden könnten, brotlos zu werden. Wo ist da eine Grenze zu ziehen? Was dem einen noleidenden Unternehmen recht ist, ist dem andern billig, und gar nicht feststellbar ist es, ob die Vorlage hervorgehoben wurde durch eigenes Verschulden, eigene Untüchtigkeit und wirtschaftliches Unvermögen oder ob durch Umstände äußerer Art, auf die das Unternehmen keinen oder einen nur geringen Einfluß auszuüben in der Lage ist!

Unsere Kohlewirtschaft unterliegt ja in sehr weitgehendem Maße den staatlichen Zwangsmaßnahmen, und zwar — über das Schiedsgericht- und Schlichtungswesen — sowohl lohn- und tarifpolitischer Art wie hinsichtlich der Preisbildung. Beide Seiten, also Arbeitgeber wie Arbeitnehmer, im Bergbau unterliegen dieser Zwangsverwaltung und das führt dazu, daß der wirtschaftliche Kampf zwischen ihnen ein Kampf um die im Staat liegende entscheidende Macht wird. Und ein Kampf, der damit politisch wird, nicht mehr rein wirtschaftlich ist, dafür aber um so unheilvoller-egoistischer geführt wird, da ja schließlich am Staat allein die Entscheidung und ihre Folgen hängenbleiben. Der preussische Handelsminister hat das mahnende Wort an die Arbeitnehmer im Bergbau gerichtet, daß gerade sie im Hinblick auf ihre politische und soziale Emanzipation nun auch die stärkere wirtschaftliche Verantwortung dahingehend tragen müssen, also die Fragen der Wirtschaft nicht vom Standpunkt eines fürsorgebedürftigen Einzelinteresses oder einzelnen Betriebes aus zu betrachten, sondern diese Fragen in ihrer Verknüpfung und Abhängigkeit voneinander zu erwägen haben.

Bernünftige Lohn- und Sozialpolitik ist nur möglich auf dem Boden dessen, was die Wirtschaft zu tragen vermag. Wird diese Politik aber in die leere Luft hinausgeritten, so folgt immer auf den Augenblickserfolg der verhängnisvolle Rückschlag allgemein-wirtschaftlicher Natur. Am deutschen Bergbau erleben wir hierfür jetzt ein unterirdisches Beispiel; aber auch andere Wirtschaftszweige können folgen.

Die Forderungen der Bergarbeiter.

Verbandsvorsitzender Hufmann teilte beim Vortrag des Geschäftsberichtes des Verbandes für 1928/27 mit, daß der Verband der Auffassung sei, daß die Arbeitsetze soweit wie möglich zu kürzen und die Löhne zu erhöhen sind. Eine bedeutende Verbesserung der Lebenshaltung der Bergarbeiter sei unbedingt erforderlich. Im Ruhrgebiet seien drei Lohnbewegungen im vorliegenden Geschäftsjahr zu verzeichnen gewesen mit Lohnrückbildungen durch die den Bergarbeitern monatlich 15 Millionen Mark mehr an Löhnen hätten zugestanden werden müssen. Die organisierten Bergarbeiter und die gesamte organisierte

Die Zeppelin-Taufe in Friedrichshafen

Deutschland in der Luft voran.

Die Bedeutung des neuen Zeppelins.

Seit Jahren hat die Stadt Friedrichshafen nicht so viele festlich gefeierte Menschen und so viele festlich geschmückte Häuser gesehen. Eisenbahn und Dampfer brachten Tausende heran, die auf dem Luftschiffhafen der Taufe des neuen Zeppelinluftschiffes betreiben wollten. In der großen Luftschiffhalle, die in Tannengrün und Föhnhenschmuck prangte, stand das riesenluftschiff, dessen Führergondel am Bug ein aus Kornblumen gebundenes „H“ trug. Bevor Beethoven's „Die Himmel rühmen des Erzeugers Ehre“ die Tauffeierlichkeiten einleitete, überreichte

Dr. Edener

der mit ihrem Gemahl erschienenen Tochter des alten Grafen Zeppelin, der Gräfin Brandenstein-Zeppelin ein prächtiges Blumenbouquet. In seiner Begrüßungsansprache feierte Dr. Edener das neue Luftschiff als eine

Brücke des Friedens zwischen den Nationen.

Der Name des neuen Luftschiffes solle eine pietätvolle Ehreung für den geistigen Schöpfer des lenkbaren Luftschiffes sein. Im Namen der Geburtsstadt des Grafen Zeppelin, der Stadt Konstanz, wünschte Oberbürgermeister Dr. Mohr dem neuen Zeppelin eine glänzliche Zukunft. Er begrüßte den Zeppelin mit folgendem Spruch:

„Stolzes Schiff, dir gibt an Bord
Deine Wünsche mit der Ort,
Der die Wege Zeppelins getragen.
So zieh denn hin in die neunte Weiten,
Hilf deutscher Arbeit Ehr'
Und deutschen Geist verbreiten.“

Darauf vollzog Gräfin Brandenstein-Zeppelin mit dem Ruf „Mit Gott! Graf Zeppelin!“ den Taufakt unter den Klängen des Niederländischen Vantgebets.

Der heutige Stand der Luftfahrttechnik.

Der Deutsche Luftfahrtverband hatte aus Anlaß des 90. Geburtstages des Grafen von Zeppelin seine Mitglieder vom 7. bis 9. Juli zum 22. Luftfahrttag nach Konstanz am Bodensee eingeladen.

Dr. Edener sprach über die künftige Gestaltung der Luftfahrt und ihre Wirtschaftlichkeit. Er führte u. a. aus, daß das Luftschiff nur für weite Entfernungen mit großer Kapazität in Frage komme. Die Hauptaufgaben seien für die Luftfahrt die vertikalen Luftbewegungen, die aber dank der Technik und Konzentration des Luftschiffes leicht überwunden würden. Selbst

Blitzgefahr sei nicht zu fürchten,

da der Blitz nur das Metall, nicht aber die Ballons aufsuche. Was die Wirtschaftlichkeit anbelange, so müßten in erster Linie die günstigsten Landplätze gefunden werden. Aukermaste seien nur behelfsmäßig, aber nicht ausreichend, es müsse erstere werden, Landung und Aufstieg in die Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang zu verlegen, da um diese Zeit die vertikalen Störungen kaum bemerkbar seien. Wichtig sei die

Steigerung der Fahrgeschwindigkeit und die allmähliche Erzeugung des Wasserstoffes durch Helium. Über die Zukunft des Ozeanverkehrs äußerte sich Dr. Edener, daß das Luftschiff das beste Fahrzeug hierzu sei und allen Gefahren standhalten könne. Der geplante Weltflug des neuen „L. 3. 127“ müsse vorläufig verschoben werden. Der erste große Auslandsflug gehe nach Nordamerika. Nach Dr. Edener sprach Prof. Dr. Pirath-Stuttgart über Weltluftverkehr und unendlichen Verkehr und ging dabei auf die Leistung der Technik, von der der künftige Weltflugverkehr abhängt, und auf die Tarifpolitik ein.

Arbeiterschaft müsse die großen wirtschaftspolitischen Aufgaben der neuen und ferneren Zukunft mit Sorgfalt beobachten. Diese Aufgabe könne nur gelöst werden, wenn die Arbeiterschaft sich immer stärker in die Wirtschaft hineinschlebe, um dadurch die Wirtschaftsdemokratie durchzuführen und für die Zukunft vorzubereiten. Nach Schilderung der Fortschritte in der Gesetzgebung und Sozialversicherung führte Hufmann über die Anwartschaftsversicherung u. a. aus: Der Kreis der Rentenden habe sich von Jahr zu Jahr vergrößert, während der Kreis der Pensionempfänger sich vermindert. Es existieren auf jeden Pensionempfänger im Jahre 1924 4,22 zahlende Mitglieder, im Jahre 1927 dagegen nur 3,2 zahlende Mitglieder. Es müßte eigentlich Sache des Reiches sein, einen Teil dieser Lasten durch einen Ne-Ausgleich abzubauen.

Staatwunschtelegramm des Reichspräsidenten.

Friedrichshafen. Der Reichspräsident sandte zur Taufe des „L. 3. 127“ folgende Telegamm: „Anlässlich der Taufe des „L. 3. 127“ spreche ich meine aufrichtigen Wünsche für alle glückliche Fahrt des neuen Zeppelins aus. von Hindenburg.“

Die „Bremen“-Flieger auf der Pressa.

Der Streit um den Besuch in Doorn.

Während des Aufenthalts in Köln machten die „Bremen“-Flieger einen Ausflug nach Dortmund, wo ihnen ein großer Empfang zuteil wurde. Leider ereignete sich bei dem Andrang ein Autounfall, durch den ein Jungdeutscher tödlich verletzt wurde. In Köln erfolgte nach dem Dortmunder Ausflug ein Empfang auf der Pressa. Hier gab Adhl seiner Bewunderung für Nistic, der den Weltrekord im Dauerflug errungen hat, lebhaften Ausdruck. Anlässlich einer Zeppelin-Gedenkfeier richteten sich auch die Ozeanflieger gegen Vorwürfe wegen ihres Besuches in Doorn. Adhl führte dabei u. a. aus, daß er Privatmann sei. Er habe immer als Offizier gearbeitet, noch nie gewählt. Er kenne keine Parteien! Er kenne nur das deutsche Vaterland. Wenn ihm die Freiheit genommen werde, seinen ehemaligen Kriegsherrn zu besuchen, müsse er sich das verdienen. Er sei ein freier deutscher Mann.

Er liebe den deutschen Arbeiter noch mehr als den deutschen Kaiser.

Deutsche Arbeiterhände hätten das Werk geschaffen, das sie hinaus in die Welt getragen hätten, um ihr zu zeigen, daß Deutschland in friedlicher Arbeit vorwärtsdränge. Von Hinesfeld bemerkte, daß aus dem Beispiel Zeppelins das deutsche Volk lernen könnte, wie nötig es sei, sich über Parteischanzen hinwegzusetzen, um sich zusammenzuschließen in dem Augenblick, wo der Name Deutschlands falle. Gerade, wenn sie von dem Mann als Privatleute zu Besuch kamen, der einst treu zu Zeppelin hielt, so meinte er, es sei unehrlich und unehrenhaft, seiner Überzeugung nicht zu folgen.

Ehrung Prof. Junkers' und der Ozeanflieger in Wachen.

Professor Junkers, der vor seiner Übersiedlung nach Dessau Lehrer an der Technischen Hochschule in Wachen war, stiftete zusammen mit den beiden Ozeanfliegern, Hauptmann Köhl und Reichherrn von Hinesfeld, der Stadt Wachen einen Besuch ab. Im Alten Kassenaal wurden Professor Junkers der Ehrenbürgerbrief der Stadt Wachen und die Urkunden über die Verleihung der Würden eines Ehrenbürgers und Ehrensenators der Technischen Hochschule Wachen überreicht.

Der Chefingenieur der „Italia“ gestorben.

Die Lage der Mannschaft wird immer schlimmer.

Der Fliegerleutnant Lundborg hat Robile nach seiner Rettung auf der „Citta di Milano“ aufgefunden und ihm geraten, die Kaski-Gruppe anzuzweifen, seine selbständigen Rettungsversuche zu unternehmen.

Der Chefingenieur der „Italia“ ist, wie Lundborg berichtet, auf der Eischolle seinen Verletzungen erlegen. Man befürchtet, daß Robile tatsächlich der einzige sein wird, der von der „Italia“-Expedition mit dem Leben davonkommt. Die letzten Meldungen lassen erkennen, daß das Lager auf dem Eise wieder in östlicher Richtung vom Lande abgetrieben wird. Infolge der

außerordentlich schlechten Eisverhältnisse

und des immer stärker werdenden Nebels erscheint es ganz ausgeschlossen, daß die schwedischen Flieger noch einmal eine Landung beim Lager vornehmen können. Die einzige Möglichkeit besteht jetzt darin, daß das Lager von dem russischen Eisbrecher „Krasin“ erreicht wird, der sich jedoch nur sehr langsam vorwärtsbewegt.

Der Flieger Pabuschkin hat die Versuche, Annudfen zu finden, ausgegeben und weilt an Bord des „Krasin“.

Beratungen des Reichskabinetts.

Berlin. Das Reichskabinett ist am Montag zu einer Sitzung zusammengetreten. In der Sitzung sollte geschäftlich der Arbeitsplan der Reichsregierung aufgestellt werden, d. h. wie und wann das Reichskabinett regelmäßig, wenn nicht besondere Angelegenheiten, Ausnahmeveratungen verlangen zusammenzutreten wird. Ferner war die Beratung des Schanksteuergesetzes vorzuleben. Außenpolitisch wurden einige Fragen über den deutsch-polnischen Handelsvertrag abgeschlossen und der amerikanische Kriegschadenspaß erörtert. Doch dürfte hier Entscheidendes nicht beschlossen werden, solange Reichsfinanzminister Dr. Stresemann noch nicht an den Kabinettsitzungen teilnimmt.

Reichswehr und „Potemkin“-Film.

Erklärung des Reichswehrministers.

Der bekannte russische „Potemkin“-Film, der Ereignisse bei der Umwälzung in Rußland zur Sowjetregierung darstellt, wird jetzt wieder in Berlin vorgeführt, nachdem er seinerzeit in Deutschland verboten, dann aber durch die zuständige Filmprüfstelle allgemein freigegeben wurde. Reichswehrminister Dr. Gessler verbietet