

Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für die Landwirtschaft,

für Bürgertum, Beamte, Angestellte u. Arbeiter.



Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint an allen Wochentagen 6 Uhr. Bezugspreis: Bei Abholung in der Redaktion und bei den Postämtern 2 RM. im Monat, bei Abholung durch die Boten 2,30 RM., bei Postbestellung 3 RM. 10 Pf. Auslandsendung 4 RM. 10 Pf. Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6

Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend
Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend
Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend
Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend

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 Rossen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Nr. 70 — 89. Jahrgang Telegr.-Adr.: „Amtsblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 2640 Montag, den 24. März 1930

Schiffahrt tut not!

Es muß ein wundervolles Schauspiel gewesen sein, als das neueste Schiff des Norddeutschen Lloyds, die „Europa“, auf seiner ersten Fahrt nach Amerika sein Schweferschiff, die „Bremen“, in nahem Abstände passierte. Der Bah der Schiffsfahren brüllte über die Bogen des Ozeans hinaus: Im friedlichen Wettstreit auf den Wellen des Weltmeeres sind wir die Sieger, wir Deutsche! Und hinten am Heck der beiden Schiffe flatterten die Flaggen des Lloyds mit den beiden gekreuzten Bremer Schiffsflaggen in symbolischer Bedeutung: „Wir haben uns die Welt wieder aufgeschlossen durch eigenes Können, eigene Leistung, durch eisernes Vollen!“ Wenn die „Europa“, die deutschen Farben hinüberträgt nach der Neuen Welt, dann sieht nicht nur Europa, sondern die ganze Welt, daß am Schiffsrumpf in Bremen nicht vergeblich die Mahnung steht: „Navigare necesse est, vivere non!“ Schiffahrt zu treiben ist notwendig, nur so dahinzuleben über nicht.

Vor zehn Jahren war die deutsche Handelsflotte in die Hand des Feindes gegeben worden, war dort geblieben. Ein paar „alte Röhre“ von geringem Tonnengehalt — das war alles, was von der deutschen Handelsflotte übrig gelassen worden war. Und jetzt hat ein deutsches Schiff das „Blau Band“ erobert, ist als schnellster Ozeanrenner hinübergefegt von England bis nach Long Island. Und jetzt fährt das Schweferschiff in vielleicht noch schnellerer Fahrt nach Amerika.

Eine Kunde trägt die „Europa“ mit hinüber, eine Nachricht, die die internationalen Schiffahrtskreise noch aufmerksamer anhören lassen wird: Der Norddeutsche Lloyd und die „Hapag“, die Hamburg-Amerika-Linie, werden eine Arbeitsgemeinschaft miteinander schließen. Und als dritte tritt die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hinzu: das bedeutet, daß die drei größten deutschen Reedereien sich zu gemeinsamer Arbeit gefunden haben. Etwa die Hälfte des Schiffsraumes der ganzen deutschen Handelsflotte wird damit zusammengeschlossen, mehr als zwei Millionen Tonnen. Aber weder die Bremer Schlüssel noch die drei Hamburger Firmen werden vom Weltmeer verschwinden, sie werden bleiben und rings um den Erdball die deutsche Flagge tragen.

Vor ein paar Tagen, als die „Europa“ sich zur ersten Fahrt rüstete, hat der Leiter des Norddeutschen Lloyds ausgesprochen, Ziel der deutschen Ozeanfahrt sei, einen Euphorieverkehr mit der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von Eisenbahnen zu schaffen. Das „Navigare necesse est“ heißt ja nach deutscher Auffassung auch in sich, daß die Zuverlässigkeit und Sicherheit dieses Schiffsverkehrs eine nach menschlichem Ermessen absolute sein soll. Man will keine Keforsfahrten veranstalten, die einstmals die „Titanic“ gegen den Eisberg jagte und hunderte von Menschen ins Wasser und in den Tod geschleubert hat. Wenn auch bisher eine Art Konkurrenzkampf zwischen Hamburg und Bremen bestand, so hat doch das „Sicherheit ist erstes Gebot“ nie darunter geklitten.

Die nach dem Kriege erfolgte Umstellung im überseeischen Verkehr hat von vornherein darauf abgezielt, wie in den beiden Hansstädten der Neubau der Handelsflotte vor sich ging. In Bremen ist das sogenannte „Passagiergeschäft“ in den Vordergrund gerückt worden und wurden dementsprechende Schiffe gebaut. In Hamburg war es das alt überkommene „Auswanderergeschäft“, ferner die Exportförderung von Frachten, die die Richtlinien für die Neubauten abgaben. Die Hapag hat nur wenige große Passagierdampfer, hat sich nicht entschließen können und wollen, die „Standard“-Schiffe wie die „Vaterland“, die „Imperator“, die „Deutschland“ durch Neubauten zu ersetzen, mit denen jetzt Amerika und England prunken dürfen. Und der Erfolg hat gezeigt, daß die Schiffbau-Politik unser beiden größten Reedereien richtig gewesen ist.

Fast möchte man sagen: es gedieh der deutschen Schiffahrt zum Segen, daß uns der Bruch feierlicher Verpflichtungen die Handelsflotte nahm. Denn infolge des Zwangs zum Wiederaufbau von den Grundlagen an stellt die deutsche Handelsflotte von heute das modernste Schiffsmaterial dar, was um so wichtiger ist, weil ebenso die Personenbeförderung wie die Frachtransporte nach dem Kriege ein ganz anderes Aussehen hatten, infolgedessen auch ganz andere Forderungen an die Schiffahrt stellen als vor dem Kriege. Darauf haben sich die „Hapag“ und der „Lloyd“ rechtzeitig einrichten können —, aber, was nicht vergessen werden darf, mit Unterstützung des Reichs, also des gesamten deutschen Volkes. Gerade darum ist es zu begrüßen, wenn jetzt der Großteil der deutschen Schiffahrt endlich sich zusammengefunden hat und Hamburg und Bremen vereint das Wort verwirklichen: „Navigare necesse est.“

Zusammenschluß Hapag-Lloyd.

Arbeitsgemeinschaft für 50 Jahre.
Zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd ist eine Arbeitsgemeinschaft abgeschlossen worden, die der Nationalisierung des Verkehrs auf allen Weltmeeren dienen soll. Eine auf die Dauer von 50 Jahren abzuschließende enge Arbeits-

Moldenhauers feste Zukunftshoffnungen

„Wenn wir wollen!“

Auf dem Reichsparteitag der Deutschen Volkspartei hielt Reichsfinanzminister Dr. Moldenhauer eine Ansprache, in der er etwa folgendes ausführte: Ich weiß, daß ich mit meinen Vorträgen in der Gegenwart dem deutschen Volk außerordentlich viel zumute und daß es mir nicht leicht geworden ist, nachdem mein sozialdemokratischer Vorgänger Steuererhöhungen in ganz erheblichem Umfang zum 1. April 1930 zugesagt hatte, statt dessen zum gleichen Termin dem deutschen Volke Steuererhöhungen zuzumuten. Es ist nicht zu denken, daß ich anderer, der an meiner Stelle stünde, wenn er auch nur etwas Verantwortungsgefühl besitzen würde, einen anderen Weg gehen könnte. Ich weiß, daß wir in sehr erheblichem Umfang in den nächsten Monaten ausländisches Geld nach Deutschland hereinbekommen werden. Das setzt voraus, daß der Ausländer das nötige Vertrauen in die deutsche Finanzwirtschaft hat. Das hereinströmende Geld wird aber unserer Wirtschaft neue Impulse geben. Man wird diese Mittel, die hereinströmen, nur dann gut verwenden können, wenn zu der Sanierung der Kasse ein erster Wille hinzukommt, den Ausgaben in Reich, Ländern und Gemeinden zu steuern und zu einer Senkung der Steuern zu gelangen. Wir haben den ersten Willen dazu. Was wir im Augenblick schaffen, ist nur die erste Etappe zu der zweiten und wichtigeren, zur Sanierung und Entlastung der deutschen Wirtschaft. Ich glaube an die Lösung dieser Aufgabe. Wenn es erst ist um das Wohl des Ganzen, der wird eintreten müssen für eine Wirtschafts- und Finanzpolitik, die die Fehler der Vergangenheit vermeidet und zu besseren wirtschaftlichen Verhältnissen für Arbeitnehmer und Arbeitgeber führt.

Ich wende mich gegen den hoffnungslosen Pessimismus, der weite Kreise erfaßt hat. Wenn wir wollen, haben wir in einem Jahr die Finanzen des Reiches in Ordnung gebracht und in einem Jahr die Senkung der Steuern und Entlastung der Wirtschaft. An uns liegt es, ob wir obliegen oder verzagen.

Genügend Geld in der Reichskasse.

Ultimofinanzierung ohne Kreuger-Vorschuh.
Die Meldung eines Berliner Blattes, daß das Reich zur Überwindung der Kassennotlage bis Ultimo März einen Vorschuh auf die Kreuger-Anleihe aufnehmen müsse, entspricht nicht den Tatsachen. Die Finanzierung des Märzultimos ist gesichert. Es ist zwar richtig, daß der Abschluß eines Vertrages über eine Bevorschussung der Kreuger-Anleihe bevorsteht, jedoch werden die daraus dem Reich zustehenden Beträge erst später gezahlt. Sie sind auch zu einer Überbrückung des Märzultimos nicht erforderlich.

Vor einer neuen Geldverbilligung.

Der Zentralausschuß der Reichsbank ist für Montag einberufen worden. Wie man hierzu aus Bankkreisen hört, dürfte es sich um die Beschlußfassung über eine Diskontermäßigung um 1/2 Prozent auf 5 Prozent handeln.

gemeinschaft wird aus den beiden deutschen Großreedereien eine enge Einheit bilden, wenngleich auch die beiden Gesellschaften nach außen hin bestehen bleiben, also ihre Schiffe, wie bisher, unter der alten Flagge abfertigen werden, ohne daß eine Umgruppierung innerhalb der Flotten stattfindet.

Eine direkte Verschmelzung zwischen Hapag und Lloyd ist nicht vorgesehen, aber doch immerhin eine sehr weitgehende Zusammenarbeit. Es besteht dadurch die Möglichkeit, daß die Vereinheitlichung der Dienste den Gesellschaften die Gelegenheit bietet, ohne Neubauten gewisse Dienste weiterzuentwickeln bzw. neue Verkehrsgebiete zu besetzen. Die Ergebnisse aus diesen Abmachungen werden sich also weniger in einer Verminderung der Ausgaben auswirken, obwohl natürlich auch dort gewisse Einschränkungen möglich sein werden, als in der Einparung bisher unproduktiv arbeitenden Schiffsraumes, der künftig mit besseren Ertragsaussichten eingeseht werden kann.

Aufgaben des deutschen Landwirts.

In Gegenwart und Zukunft.
In Karlsruhe sprach Reichsernährungsminister Dr. Dietrich im Landwirtschaftlichen Klub über das Thema „Gegenwarts- und Zukunftsaufgaben der deutschen Landwirtschaft“. Der Minister erläuterte das neue Agrarprogramm der Regierungsparteien und wies u. a. darauf hin, daß die Fortgewährung der Zuckerzölle gebunden werden sollte an eine vorherabende freiwillige Kontin-

Die Räumungsvorbereitungen beendet.

Lardieu und Briand über die Rheinlandräumung.

In der gemeinsamen Sitzung der französischen Kammerauschüsse, in der Ministerpräsident Lardieu und Außenminister Briand auf die Fragen über den Young-Plan antworteten, führte Briand aus: Frankreich hat keinen Grund und auch kein Interesse, die Rheinlandbesetzung zu verlängern. Alles gestattet mir, zu erklären, daß die Räumung des Rheinlandes zum vorangesetzten Zeitpunkt beendet sein wird. Die Ratifizierung ist die einzige notwendige Bedingung, damit der Räumungszeitpunkt eingehalten wird. Übrigens glaube ich, zu wissen, daß der Kriegsminister bereits sämtliche notwendigen Maßnahmen getroffen hat, um die Räumung durchzuführen.

Ministerpräsident Lardieu erklärte, daß Frankreich alles Interesse daran habe, so schnell wie möglich zu räumen, um sämtliche moralischen Vorteile buchen zu können.

Der Young-Plan vom französischen Finanzausschuß genehmigt.

Der Finanzausschuß der Kammer hat mit allen gegen die Stimme des Abg. Mandel den von der Regierung eingebrachten Gesetzentwurf zur Ratifizierung des Young-Plans in seiner Gesamtheit angenommen.

Der Youngplan vor den Kammerauschüssen

Franklin Bouillon ändert seine Haltung

Paris, 23. März. Nachdem der Finanzausschuß der Kammer die gesamte Gesetzesvorlage, die die Ratifizierung des Young-Planes vorsieht, angenommen hat, wird sich nunmehr der Außen- und Finanzausschuß am Montag in einer Sonder Sitzung damit beschäftigen, so daß die Beratung in der Kammer am Dienstag nachmittag beginnen könnte.

Im Verlauf der Sonnabend-Sitzung der Vereinigten Ausschüsse der Kammer griff auch Franklin Bouillon in die Aussprache ein, da er von der Beantwortung der von ihm vorgebrachten Fragen die Haltung seiner Gruppe bei der Abstimmung abhängig machen wollte. Er zeigte besonderes Interesse für die Rheinlandräumung und fragte den französischen Außenminister Briand, ob das Rheinland vor dem 30. Juni geräumt sei. Briand antwortete, daß die Räumung an diesem Termin beendet sein werde, da die dazu geforderten Voraussetzungen nunmehr gegeben seien. Als Franklin Bouillon hierauf die Frage vorlegte, was dann geschehe, wenn der Young-Plan plötzlich aufhöre, zu bestehen, erklärte Briand, daß eine derartige Hypothese nicht in Betracht kommen könne, da er nicht annehmen wollte, daß Deutschland die getroffenen Abmachungen nicht achtet und dadurch seinen Kredit schädige. Franklin Bouillon erklärte hierauf, daß er seine Gruppe ursprünglich aufgefordert habe, für die Ratifizierung zu stimmen, daß er mit ihr nunmehr aber dagegen stimmen werde.

gentierung, die verbüte, daß in Deutschland mehr Zucker erzeugt als verbraucht werde; denn jede Zuckerausfuhr sei mit Verlusten verbunden. Was den Zabaubau betreffe, so wünsche er eine Ordnung im Anbau und eine steigende Verbesserung der Qualität.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen lenkte der Redner auch den Blick nach dem Osten, der aus seiner Not, die ihn zugrunde zu richten drohe, herausgerissen werden müsse. Der Redner schloß seine mit großem Beifall ausgenommene Rede mit dem Hinweis auf die Bedeutung einer leistungsfähigen Landwirtschaft für die deutsche Volkswirtschaft.

In der Aussprache fand das Wirken des Reichsministers allseitig Anerkennung. In einem Schlusswort kam Dr. Dietrich auf den deutsch-polnischen Handelsvertrag zu sprechen, wobei er die Aufassung vertrat, daß die 200 000 polnischen Schweine die Preisgestaltung nicht beeinflussen würden. Gegen eine etwaige Gefahr sei außerdem Vorsorge getroffen.

Die Bauern- und Landvolkpartei für den Reichspräsidenten.

Auf der Tagung der Vertrauensmänner der Christlich-nationalen Bauern- und Landvolkpartei in Königsberg hielt der stellvertretende Vorsitzende der Partei, Landrat a. D. Dr. Gerde, eine Rede über die Aufgaben des Landvolks, in deren Verlauf er auch auf die Unterzeichnung der Haager Abkommen und des deutsch-polnischen Liquidationsabkommens durch den Reichspräsidenten Bezug nahm und u. a. sagte: Wir respektieren die Entscheidung des Reichspräsidenten. Wir