

Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für Landwirtschaft und alle anderen Stände des Wilsdruffer Bezirks

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint wöchentlich nachmittags um 4 Uhr, Preis pro Quartal 3 RM. Bei Postbestellung 1,20 RM. Zusätzl. Postgebühr. Einzelnummer 10 Pf. Für Abonnenten, welche die Zeitung zu ihrer Zeit bei der Post bestellen, ist die Postgebühr zu zahlen. Die Redaktion ist in Wilsdruff, Markt 10. Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206.



Wilsdruffer Tageblatt ist ausgeben in der Druckerei Nr. 10, Wilsdruff, Markt 10. Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206. Druckerei: Wilsdruff, Markt 10. Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206.

Das Wilsdruffer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meißen und des Stadtrats zu Wilsdruff behördlicherseits bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts Wilsdruff, des Finanzamts Rössen sowie des Forstrentamts Tharandt.

Nr. 157 — 95. Jahrgang Drahtanschrift: „Tageblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 2640 Mittwoch, den 8. Juli 1936

Ein Knotenpunkt Europas.

Zur Einweihung des Weltluftschiffhafens Frankfurt a. M. Unsere beiden schönen Luftschiffe „Hindenburg“ und „Graf Zeppelin“ sind in aller Welt bekannt und anerkannt, sie künden den Fremden Völkern den deutschen Friedens- und Aufbaumitteln, mit dem die nationalsozialistische Regierung in Deutschland auf ihre Weise Friedenspolitik treibt, statt sich an den grünen Tisch zu setzen und ebenso endlos wie erfolglos über sogenannte Friedensmaßnahmen zu beraten. Der deutsche Luftverkehr, der sich von Beginn an in den Dienst der friedlichen Völkerbündigung gestellt hat, erhielt durch die Luftschiffe eine sehr wesentliche Ergänzung, die wahrscheinlich von entscheidender Bedeutung ist. Die planmäßigen Südamerikafahrten, die teils vom Luftschiff, teils mit Hilfe der schwimmenden Stützpunkte durch Flugzeuge durchgeführt werden, haben überall in der Welt nachhaltigen Eindruck hinterlassen und gehören zu den Einrichtungen des Transatlantikverkehrs, die heute nicht mehr fortzudenken sind.

Nachdem nun, nach Inbetriebnahme des „Hindenburg“, auch die ersten gelungenen Versuche für die Überquerung des Nordatlantik gemacht wurden, rechnet man sich schon allein vom verkehrstechnischen Standpunkt gesehen die Anlage eines neuen großen Zentralflughafens auf deutschem Boden. Das nationalsozialistische Deutschland hat nicht lange gezögert, hier die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen. Der neue Weltluftschiffhafen Rhein-Main bei Frankfurt am Main ist ein neuer wertvoller Beitrag Deutschlands zum internationalen Flugverkehr. Von hier aus gehen strahlenförmig die großen Verkehrsfluglinien aus, hier hat der einzige planmäßige Luftschiffverkehr der Welt seinen Zentralpunkt gefunden. Die neue Heimat unserer Luftschiffe wurde von vornherein so großzügig angelegt, daß sie auch allen gesteigerten Bedürfnissen der nächsten Zeit genügen wird. Fern man muß sich klar darüber sein, daß hier gleichwohl für die Zukunft gebaut worden ist. Neben der schon vorhandenen großen Halle wird in Kürze eine zweite entstehen, das Gelände selbst ist weitläufig genug in der großen Niederung angelegt, daß auch noch für mehr Platz vorhanden ist.

Die Verlegung des europäischen Startplatzes der Luftschiffe von Friedrichshafen hat mehr als nur den einen gewichtigen Grund. Vor allen Dingen mußte am Bodensee Platz für den von weiterer Luftschiffe geschaffen werden. Wie bekannt, hat man bereits vor längerer Wochen den Bau eines neuen großen Luftschiffes in Angriff genommen, das in den Größenverhältnissen im wesentlichen dem „Hindenburg“ entsprechen wird. Darüber hinaus ist es klar, daß für den internationalen Verkehr Frankfurt am Main bedeutend günstiger gelegen ist. Wir müssen bei Betrachtung dieser Dinge den Luftschiffverkehr als eine internationale Angelegenheit ansehen. Denn nur auf eine breite Basis gestellt, kann der Fernverkehr mit Luftschiffen lebensfähig gestaltet werden. Die bisherigen Erfolge unserer Luftschiffe haben bereits in den anderen in Frage kommenden Staaten erfolgreich für die Sache geworben. Holland, England und Amerika interessieren sich für den Luftschiffverkehr. Heute ist kaum noch die Nachfrage nach Passagierplätzen zu bewältigen. Mit jeder Fahrt werden es mehr, und gleichzeitig benutzen immer mehr Handels- und Industrieunternehmen die Möglichkeit, ihre Sendungen schnell und sicher über den Ozean zu schicken. Gerade die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, die man zunächst angezweifelt hatte und die durch die Südamerikafahrten des „Graf Zeppelin“ längst sprichwörtlich geworden sind, sind es ja, die den Ausschlag bei solchen Erwägungen geben.

Wenn sich der internationale Luftschiffverkehr bewahren und rentieren soll, so muß er sich auf einige wenige Landplätze beschränken. Frankfurt am Main liegt nicht nur sehr günstig für den ganzen innerdeutschen Verkehr (man kann beispielsweise mit dem Blitzflugzeug von Berlin aus den Weltluftschiffhafen in nur einer Stunde erreichen, sondern auch für ganz Westeuropa, dessen Länder vorwiegend für den transatlantischen Flugverkehr in Betracht kommen. Von England, Frankreich, Italien und von dem ganzen mitteleuropäischen Raum aus ist Frankfurt leicht zu erreichen. Es ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, dort kreuzen sich auch die großen Reichsautobahnstrassen Hamburg-Wasel und Saarbrücken-Dresden, so daß jetzt hier nach Anlage des Luftschiffhafens ein Knotenpunkt Europas für alle Verkehrslinien geschaffen worden ist.

Selbstverständlich haben für die Auswahl dieses Platzes auch technische Erwägungen gesprochen. Frankfurt liegt 300 Meter tiefer als der Bodensee, so daß hier auch die meteorologischen Voraussetzungen besser sind. Fast von allen Seiten ist der Flughafen durch die vorgelegten Gebirgszüge gegen starke Winde und die damit verbundenen Niederschläge geschützt. Das spielt besonders beim Luftschiff eine große Rolle, da Start und Landung ungleich schwieriger sind als beim Flugzeug. Die hier

Militärische Sicherungen für den Nationalfeiertag in Paris.

Champs Elysées für Kundgebungen gesperrt. — Angriffe gegen die Polizei.

Nach blutigen Straßentämpfen auf der Pariser Prachtstraße Champs Elysées am Sonntag macht der französischen Regierung der 14. Juli, der Nationalfeiertag des französischen Volkes, schwere Sorgen. Man will möglichst eine Wiederholung solcher Kämpfe, die man für den 14. Juli befürchtet, verhindern. Zu diesem Zweck fand eine Ministerbesprechung statt, an der neben dem Ministerpräsidenten Blum auch der Innenminister Salengro und Kriegsminister Daladier teilnahmen.

Salengro teilte u. a. mit, daß bei der Straßenschlacht in den Champs Elysées zwei Polizeikommissare und 105 Polizisten verletzt worden seien. 30 Beamte hätten ihren Dienst am Sonntagabend nicht mehr ausüben können und sechs hätten einem Krankenhaus zugeführt werden müssen. Die Regierung werde den Elementen, die sich aus den aufgelösten Verbänden rekrutieren, nicht weiter gestatten, die Zeremonien zu Ehren des Unbekannten Soldaten zu benutzen, um im Herzen von Paris Szenen und Unordnungen zu veranstalten. Man habe daher

Maßnahmen getroffen, um neue Unruhen zu verhindern.

Es ist beabsichtigt, der Truppenparade am 14. Juli einen besonderen Glanz zu verleihen, vermutlich, um den Gegnern die militärische Macht gleichsam als Warnung vor Augen zu führen. Die Reglementation werde aber nicht dulden, daß nachmittags wieder Demonstrationen erfolgen. Die öffentliche Gewalt verbiete daher Ansammlungen, welcher Art sie auch seien, auf dem Champs Elysées und in den Seitenstraßen.

Wie weiter verlautet, wird auch die Volksfront auf Verlangen der Regierung am 14. Juli nicht die Champs Elysées hinuntermarschieren, sondern vom Rathausplatz in der Stadt zum Republikplatz.

An der Truppenparade am 14. Juli wird bedeutend mehr Militär teilnehmen als in den letzten Jahren, unter besonderer Berücksichtigung der motorisierten Kräfte, die auch viel Kriegsmaterial vorführen werden.

Die Zwischenfälle vom Sonntag fanden ein Nachspiel im Pariser Stadtrat. Einige rechtsstehende Stadträte griffen die Regierung an und behaupteten, die Polizei sei gegen harmlose Spaziergänger, die nur die Marfaiskaffe gefungen hätten, mit Gewalt vorgegangen. Ein anderer beklagte sich über die

wachsende kommunistische Propaganda unter den Polizisten.

Der Polizeipräsident erklärte demgegenüber, daß die Polizisten erst eingegriffen hätten, als sie sich wirklichen Kundgebungen gegenübersehen, die verboten seien. Sie seien nur vorgegangen, um Verleumdungen und Ansammlungen

zu verhindern, keineswegs aber, weil man die Marfaiskaffe gefungen, oder die Nationalflagge entfaltete hätte.

Um die öffentliche Sicherheit in Frankreich.

Der französische Senat behandelte eine Anfrage, in der die Regierung über die Maßnahmen gefragt wird, die sie ergreifen wolle, um den Betrieb der öffentlichen Dienste, die Arbeitsfreiheit, die Sicherheit der Bürger und die Achtung der republikanischen Einrichtungen zu gewährleisten.

Nach eingehender Aussprache, in der Innenminister Salengro im Namen der Regierung eindrucksvoll erklärte, daß Befehungen von Fabriken und anderen Betrieben und sonstige Angriffe gegen die öffentliche Ordnung in Zukunft nicht mehr geduldet würden, nahm der Senat mit 230 gegen eine Stimme eine Entschließung an, in der der Senat Kenntnis von den Erklärungen der Regierung nimmt, daß diese die öffentliche Ordnung in voller Achtung der republikanischen Gesetze sicherstellen wolle.

Wie die Pariser Zeitung „Matin“ meldet, haben die streikenden Arbeiter der Citroen-Werke in Arcueil, nachdem ihre Forderung auf Entfremung mehrerer Ingenieurs von der Werkleitung abgelehnt worden war, zwei lebende Direktoren in die Kabine eingeschlossen, die eigens zur Regelung des Streikfalles nach Arcueil gekommen waren.

Millionenschäden durch den französischen Streik.

Die Volksfrontregierung in Frankreich hat gewissermaßen Bilanz aus den Streikunruhen gezogen. Dabei ergibt sich nach einem halbamtlichen Bericht, daß ein Schaden von vielen Millionen angerichtet worden ist. Die Stadt Boulogne hat allein einen Schaden von mehreren Millionen Franken erlitten. Aus dem Bericht der Handelskammer ist ersichtlich, daß allein der Fremdenverkehr zwischen Frankreich und England in den ersten zehn Tagen um 20 v. H. zurückgegangen sei. Auch Waren sind in großer Menge verdorben.

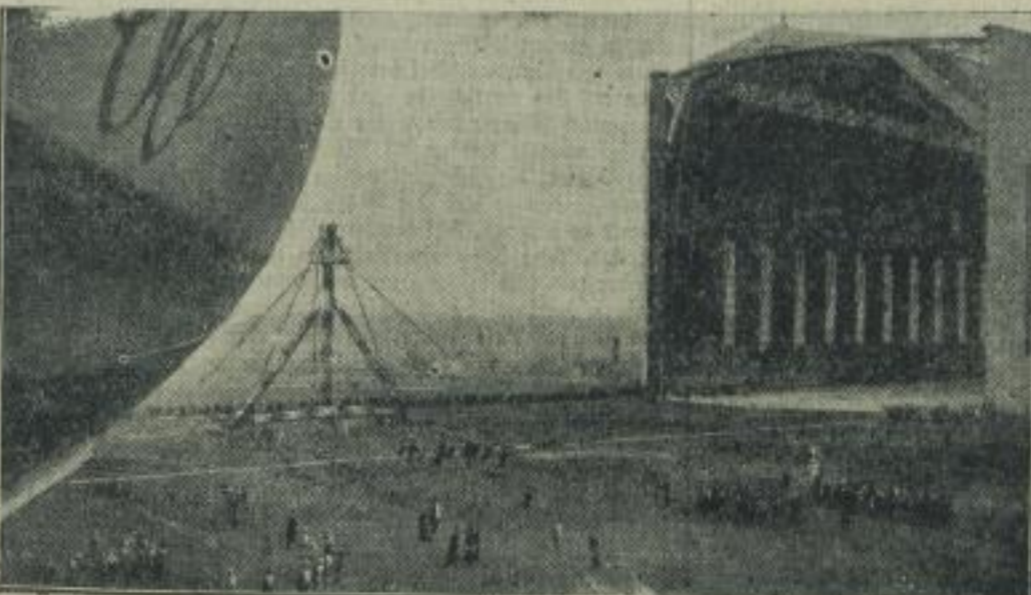
So haben einmal 120 000 und ein andermal 270 000 Kilogramm Fische vernichtet werden müssen.

Ein Versuch, die Fische unentgeltlich den Krankenhäusern und Hospitälern zu überlassen, ehe sie noch verderben, ist gescheitert, weil die Streikenden sich weigerten, die Fische vom Kai in die Stadt bringen zu lassen. Die Fische allein haben einen Wert von 1 1/2 Millionen Francs gehabt. Sie sind im Meer versenkt worden. Durch das Ersinken zweier Hochöfen ist ein weiterer Schaden von etwa zwei Millionen entstanden.

vorherrschenden Nordost- und Südwestwinde gewährleisten größtmögliche Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit bei der Abfertigung der Luftschiffe. Ein weiterer Vorteil ergibt sich ebenfalls aus der geringeren Höhenlage des neuen Weltluftschiffhafens: Je niedriger der Startplatz gelegen ist, desto besser ist der Auftrieb für Luftschiffe. Praktisch bedeutet das, daß ein Luftschiff von der Größe des „Hindenburg“ in Frankfurt acht Tonnen Last mehr forschleppen kann als in Friedrichshafen.

So ist denn in Frankfurt am Main das Herz des deutschen und europäischen Luftverkehrs

entstanden. Von hier geht der Kraftstrom des neuen Deutschland aus, mit dem es seinen Lebenswillen und seine Geltung in der Welt betont. Die Welt ist nur mit Leistungen zu überzeugen, nicht mit schönen Worten. Wir können diese Leistungen aufweisen und werden sie auch in Zukunft hervorbringen. Der neue Weltluftschiffhafen ist der beste Beweis dafür. Wenn jetzt, nach der Einweihung, als erstes Flugzeug das planmäßige Schnellflugzeug für den Südamerikaverkehr von Frankfurt am Main startet, dann hat eine neue Ära begonnen, in der die Völker durch den Luftverkehr einander nähergebracht werden und vielleicht so mehr Verständnis füreinander finden.



Weltluftschiffhafen Rhein-Main.

Hier landen von jetzt an mindestens zweimal in jeder Woche die deutschen Zeppeline, und Handia werden hier die Fluggäste warten und landen. Von hier aus reisen die Passagiere, die vielleicht noch vor 50 Stunden in New York oder Rio de Janeiro weilten, hinein ins deutsche Land. 280 Hektar groß ist das riesige Landefeld, auf dem die mächtige Luftschiffhalle mit dem Anfermarkt steht. (Heinrich Hoffmann.)