

# Rieser Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Verlagsort: Rieser. Nr. 20.

Das Rieser Tageblatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Grodenhain, des Amtsgerichts, der Amtsanwaltschaft beim Amtsgerichte und des Rates der Stadt Rieser, des Finanzamts Rieser und des Hauptzollamts Neichen.

Postkontos: Dresden 1534  
Grosche Rieser Nr. 52.

Nr. 97.

Freitag, 25. April 1924, abends.

77. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für Monat April 2 M. 50 Pf. durch Post, 2 M. 25 Pf. durch Boten. Für den Fall des Eintretens von Produktionsstörungen, Erhöhungen der Löhne und Materialpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabestages sind bis 9 Uhr vormittags aufzugeben und im voraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für 80 mm breite, 8 mm hohe Grundchrift-Zeile (6 Spalten) 25 Gold-Pfennige; die 80 mm breite Melldame-Zeile 100 Gold-Pfennige; zeitraubender und tabellarischer Satz 50%. Wichtige, feste Tarife, Bemerkungen über die Abgabe, wenn der Vertrag verfallen, durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Rieser. Wichtige Unterhaltungsbeiträge, Erzähler an der Elbe. — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Rieseranten oder der Beförderungsanstalten — hat der Besteller keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Langer & Winterlich, Rieser. Geschäftsstelle: Weichstraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlmann, Rieser; für Anzeigen: Wilhelm Dittich, Rieser.

## Dr. Helfferich ein Opfer des Eisenbahnunglücks.

(Bellinzona. Wie von uns gestern bereits berichtet, hat der deutsche Konsul in Lugano mitgeteilt, daß auf Grund der angeforderten Ausweispapiere festgestellt werden konnte, daß sich Dr. Helfferich und seine Mutter unter den Opfern des Eisenbahnunglücks befinden.

Ein schwerer Verlust hat das politische Deutschland betroffen. Dem wirtschaftlichen Führer Stinnes ist Dr. Helfferich als Opfer des entsetzlichen Eisenbahnunglücks bei Bellinzona gefolgt. Mittels der Arbeit, auf dem Wege zu einer Wahlversammlung nach einer kurzen Ruhepause an den Etrurien, hat der Tod den Mann abgerufen, für den die nächste Zukunft eine weitere, wenn auch nicht die volle Erfüllung seiner Wünsche und seines Strebens bringen sollte. Kämpfer fallen auf dem Felde der Ehre und der Arbeit; Dr. Helfferich teilte dieses Los, denn er war eine Kampfnatur, durchdrungen von der Notwendigkeit seiner Arbeit, oder besser seines Rufes, der Wiederherstellung eines starken, durch die Not geschulten und gehärteten Deutschlands. So ist Dr. Helfferich über sein ureigenes Gebiet, das der Wirtschaft, insbesondere der Währungsreform, hinausgewachsen zu einer politischen Führer- und Kampfnatur, voll Temperament und Mächtigkeitsgefühl, wenn auch manchmal gerade dieses Temperament den Blick für die politischen Realitäten getrübt haben mag. Es gab für ihn kein Halbes und keine Kompromisse, nur alles oder nichts, das als richtig anerkannt oder als richtig angenommen wurde. Für diese Art der Politik hatte er kein Gefühl und konnte es nicht haben, denn was die Zeit, die Franzosenherrschaft in seiner Vaterstadt in diesem von Vaterlandsliebe glühenden Herzen gewekt hatte, das war der Haß, der Haß gegen den Bedrückten, der Haß gegen jede Politik, in welcher er weltliche Rücksicht oder schwächliche Erfüllungspolitik zu erblicken glaubte. So wartete sich dieser todernde, man möchte fast sagen heilige Haß mit dem Willen, Temperament, beherrschend und geföhrt von reichem, tiefgreifendem Wissen. Dr. Helfferich war als Wirtschaftspolitiker, als Politiker, als Parlamentarier eine markante Persönlichkeit, die glaubte an den Sieg ihrer Idee, ein Glaube, der keine Schwierigkeiten kennt und sie überwindet, wo immer sie sich erheben. Eine unerwähnte Arbeitskraft schien in diesem Manne zu leben, von dessen Feder noch in den Morgenstunden des Tages Abhandlungen erschienen, dessen Abend die läche Todesnachricht brachte. Dies war besonders auch im Reichstag zu sehen, wo er zu den eifrigsten Wortführern gehörte. Seine Rede war scharf, vielleicht nicht immer unpersönlich dem Gegner gegenüber genug, um noch mehr sachlich zu wirken; in der Diskussion zeigte er sich als geschickter Herrscher der Situation.

Helfferichs Verantwortung während seiner Minister-tätigkeit erstreckte sich vor allem auf das Gebiet der Finanzen. Seine Politik war die der Anleihen und der Beweishaltung, daß Deutschland Sieger bleiben würde. Auf einen anderen Fall war Helfferichs Finanzpolitik nicht eingerichtet. Aus der Gegnerlichkeit der republikanischen Kreise erwuchs Helfferichs Stellung nach der Revolution. Ausgeschlossen aus den führenden Schichten, wandte er sich, von härtestem Impuls zur Arbeit getrieben, der Opposition zu. Der Kontrast zwischen dem alten und dem neuen höchsten Beamtentum reizte ihn zum Kampf gegen Korruptionserscheinungen, schwere persönliche Greuelthaten kam hinzu, und so griff er leidenschaftlich und unbedenklich den Minister Erzberger an, der trotz schwerer Anklagen nicht aus der Regierung auscheiden wollte. Ein unglückliches Geschick ließ Erzberger wenige Wochen nach Beendigung des Kampfes von Mordhanden fallen und ließ wiederum den Minister Rathenau einen Tag später ermordet werden, nachdem Helfferich dessen Politik im Reichstage angegriffen hatte. Helfferichs Werdegang räumt ihm einen beachtlichen Platz im politischen Leben ein. Er wurde am 22. Juli 1872 geboren. Seine Studien der Staatswissenschaften verließ er durch weitere Reisen, und als er sich 1890 als Privatdozent in Berlin habilitierte, ging ihm auf Grund seines mehrbändigen Werkes „Reform des deutschen Geldwesens nach Gründung des Reiches“ der Ruf eines besonders befähigten Mannes voraus. Noch nicht 30 Jahre alt, war er außerordentlicher Professor und Referent für wirtschaftliche Fragen in der Kolonialabteilung des Reichswirtschaftsministeriums. 1900 wurde er Legationsrat und drei Jahre darauf Vortragender Rat, bis er am 18. Januar 1915 an die Spitze des Reichswirtschaftssekretariats trat. Nachdem er vorher als Staatssekretär zurückgetreten war, verlor er auch im November 1917 die Stellvertretung des Reichskanzlers

und arbeitete seitdem an dem Problem der Ueberführung der Wirtschaft auf die Friedenszeit. Nur vorübergehend und wenig erfolgreich war er nach der Ermordung des Grafen Mirbach als Vertreter des Deutschen Reiches bei der Sowjetregierung tätig. Nach der Revolution trat er, veranlaßt durch einen Angriff Erzbergers, innerhalb der Deutsch-nationalen Partei als bester Gegner der neuen Regierung auf. Im Herbst 1923 beteiligte sich Helfferich an den vielen Entwürfen zur Stabilisierung der Währung, wie er schon während der Regierung Cuno inoffiziell an mancherlei Regierungshandlungen tätig mitgewirkt hat. Das Gefühl, welches die Rentenmark schuf, verdankt Helfferichs Plan einige wertvolle Anregungen, wenn auch dem Reichsfinanzminister Dr. Vöcker das entscheidende Verdienst an der Durchführung der Stabilisierung gebührt.

An der Vöcker des Verunglückten mag der parteipolitische Meinungsstreit schmeigen. Der Verlust trifft besonders schwer die Deutsch-nationale Volkspartei, welche mit Helfferich gewandten, befähigten Führer und wirtschaftspolitischen Sachmann entronnen muß. Sein Verlust trifft aber auch — man mag zu Helfferich stehen wie man will — das politische Deutschland, das gerade in der nächsten Zeit wirtschaftliche Nachteile mehr denn je braucht, da die Entscheidungen über das Sachverhängnis-Gutachten zu fällen sind. Denn auch der Widerpruch bedeutet Mitarbeit, wenn er sich erhebt über die reine Verneinung. Dieser Verlust wird besonders herb durch die unglücklichen Umstände, unter denen er eingetreten ist.

Das Wort Goethes, daß Mensch sein, Kämpfer sein heißen, trifft für Dr. Helfferich in besonderem Maße zu. Und so mag dieser Schicksalsschlag über die parteipolitischen Anschauungen und Meinungskämpfe den Blick erheben zu dem Zukunftsbild Dr. Helfferichs, dem bekreuzten und freien Vaterlande!

### Beileidkundgebung des Reichspräsidenten.

(Berlin. Der Reichspräsident hat an Frau Staatsminister Helfferich folgendes Beileidtelegramm gerichtet: „Sehr verehrte anabige Frau! Die Nachricht, daß Ihr Herr Gemahl und seine Mutter dem furchtbaren Eisenbahnunglück in der Schweiz zum Opfer gefallen sind, hat mich tief ergriffen. Ich bitte Sie, die Versicherung meines herzlichsten Beileids entgegenzunehmen. Möge die allgemeine Teilnahme, die dieser Schicksalsschlag findet, Ihnen einigen Trost in Ihrem Unglück bringen.“  
Gen. Ebert, Reichspräsident.

### Der Reichskanzler an Frau Helfferich.

(Berlin. Der Reichskanzler hat an Frau Staatsministerin a. D. Helfferich ein Beileidtelegramm gerichtet, in dem es heißt: Die Geschichte, deren Blick nicht durch die Kämpfe der politischen Tagesmeinung getrübt ist, die vor allem Ziel und Wille des Schaffens prüft, wird in dem Verbleibenden einen Mann sehen, der mit seiner ganzen starken Persönlichkeit das Glück seines Volkes erstrebte. Ich bitte, die Versicherung meiner und der Reichsregierung aufrichtigen Trauer entgegenzunehmen.

### Das Beileid der Deutschenationalen.

Der Vorstand der Deutsch-nationalen Volkspartei Dert hat an die Witwe Dr. Helfferichs folgendes Telegramm geschickt: Unter dem furchtbaren Eindruck von dem Hinscheiden unseres unerleichten Freundes, Führers und Wortkämpfers, der Zukunft Hoffnung unseres Vaterlandes, das seiner besten und größten einer in ihm verliert, gedenken wir in mitfühlendem Schmerz Ihres unendlich Leid. Gott schüze Sie und Ihre Kinder. Möge Helfferichs Sohn einst im Geiste seines unvergessenen Vaters wirken und die Früchte der Lebensarbeit des ihm und uns zu früh Entschienenen reifen sehen.

### Der Eindruck in Paris.

\* Paris. Die Nachricht von dem tragischen Tode Helfferichs hat in Paris, wo die Abendblätter das anfangs unglücklich ausgenommene Gerücht behältig haben, tiefen Eindruck gemacht. Die Zeitungen veröffentlichen die Meldung in Feldzug ohne jeden Kommentar. Einige Blätter bringen das Bild Helfferichs und autographische Notizen,

aus traf mit einer Stunde Verspätung in Chiffre ein und wurde rasch abgefertigt. Dieser laßplanmäßige Zug ist in Bellinzona mit dem Schnellzug aus Arth-Goldau zusammengekommen. In Brand geraten sind zwei Wagen; in einem der deutschen Wagen explodierte der Gasbehälter, sodaß der Wagen in wenigen Augenblicken lichterloh brannte, und die in diesem Wagen befindlichen Reisenden, deren Zahl noch nicht festgestellt werden konnte, umkamen. Der Brand griff auf einen weiteren Wagen über, doch konnten die Reisenden dieses Wagens rechtzeitig gerettet werden.

Das Unglück ist dadurch entstanden, daß das Personal des Nachschneidungsbahnhofes Mailand das geschlossene Einleitsignal des Bahnhofs Bellinzona nicht beachtet hat. Eine Nachprüfung der Weichen hat einwandfrei ergeben, daß die Weichen vorchriftsmäßig gestellt waren. Die beiden Züge waren mit je zwei elektrischen Maschinen bespannt, die in voller Fahrt ineinander liefen. Die beiden vorderen Lokomotiven wurden in die Höhe gehoben und quer über das Gleis gehoben. Die beiden Führerstände wurden vollkommen zertrümmert. Der verantwortliche Lokomotivführer, der das Einleitsignal nicht beachtet hat, ist getötet. Die größte Zahl der Opfer ist in den beiden verbrannten Wagen zu beklagen. Von dem deutschen Wagen ist nur noch das Rädergestell übriggeblieben, von dem italienischen Wagen blieben noch einige Bauteile stehen. Beide Züge waren außerordentlich hart besetzt. Die italienische Lokomotive verzeichnet eine Besetzung mit 15 Schweizern, 45 Deutschen, 52 Italienern, 4 Amerikanern, 2 Norwegern, 2 Tschechen, 2 Franzosen und 2 Engländern. Unter den italienischen Reisenden befand sich auch der italienische Konsul in Lugano Graf Della Torre mit seinem Sekretär, ferner einige Studenten, die an deutsche Universitäten reisen wollten. Die Gesamtzahl der Reisenden des Zuges aus dem Süden wird auf 20, 250 geschätzt.

### Die Identifizierung der Opfer.

der Eisenbahnkatastrophe ist nach wie vor sehr schwierig. Die Prüfung des Handgepäcks, das nur aus unformlichen Ueberrechten besteht, hat keinerlei Anhaltspunkte ergeben. Heute werden nun die Koffer, die in einem anderen Wagen lagen, einer erneuten Prüfung unterzogen werden. Vielleicht wird daraus etwas Erforderliches zu ermitteln sein. Im Verlaufe des Donnerstags Vormittags wurden die Ueberreste von dreizehn Reisenden geborgen. Der deutsche Konsul in Lugano erhielt zahlreiche Telegramme von deutschen Familien, die dringende Auskunft über das Schicksal ihrer Angehörigen erbitten.

(Bellinzona. Bis jetzt sind unter den Todesopfern bei dem Eisenbahnunglück außer dem Reichsfinanzsekretär Dr. Helfferich und seiner Mutter folgende deutsche Reichsbahngehörige identifiziert worden: Direktor Viktor Berheim vom Stahlwerk Beder A.G. in Charlottenburg, Römerstraße 14, Professor Rheinhold, Berlin-Charlottenburg, Edina Godel, 40 Jahre alt, aus Altrahnsdorf bei Hamburg.

### Um die Ursache des Unglücks.

(Berlin. Von unterrichteter Seite hören wir zu dem Unfall in Bellinzona: In der Presse wurde mehrfach der Umstand besonders hervorgehoben, daß der erste der so schwer verunglückten Personenzüge ein deutscher Wagen mit Gasbeleuchtung gewesen sei. Hierdurch wurde teilweise der Eindruck erweckt, als ob die ungelungene Verschaffenheit dieses Wagens das schwere Unglück verurteilt habe, während doch die Beförderung der Gasbeleuchtung lediglich eine Folge des Zugzusammenstoßes ist. Die Ursache und Schuldfrage im übrigen noch nicht aufgeklärt zu sein scheint. Nachdem maßgebenden Uebereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personenzüge und Gepäckwagen im internationalen Verkehr Reglements Internationale Carrosses abgefaßt ist, sind Gas- und elektrische Beleuchtung gleichmäßig zugelassen. Allerdings sind die Eisenbahnverwaltungen in internationalen Zügen möglichst Wagen mit elektrischer Beleuchtung zu verwenden, da die Füllung der Gasbehälter außerhalb der einzelnen Heimatsverwaltungen vielfach schwierig ist und zweckmäßige Anlagen oft fehlen. Seit dem Jahre 1912 bereits hat man in Deutschland Gaszugswagen nur noch mit elektrischer Beleuchtung beschafft. Heute haben bereits zwei Drittel aller deutschen Gaszugswagen diese Beleuchtung. Der Umbau des ganzen deutschen Personenzugverkehrs auf elektrische Beleuchtung würde einen Aufwand von rund 30 Millionen Reichsmark erfordern. Außerdem sind die Betriebskosten für Zündlichtgas nur zwei Sechstel der Kosten der elektrischen Batterie — oder Walschienenbeleuchtung. Das auch bei elektrischer Beleuchtung furchtbare Unfallrisiko eintreten können, hat ein Unfall in Frankreich gezeigt, bei dem die Reisenden durch die Schwefelsäure der Batteriebeleuchtung verbrüht wurden. Auch die Behauptung, daß der verunglückte deutsche Wagen leichter als die ausländischen gewesen sei und dadurch besonders schlimm zertrümmert wurde, ist unwahrscheinlich. Das Durchschnittsgewicht des deutschen Schnellzugwagens ist 44 Tonnen, während es im Ausland mit Gebirgsbahnen nur 36 Tonnen ist. Zudem fahren die Schnellzüge in Deutschland grundsätzlich nur vierachsige Wagen, ausnahmsweise in Klagen dreiachsige, während im Ausland auch zweiachsige Wagen in Schnellzügen fahren. Es dürfte zweckmäßig sein, das Ergebnis der amtlichen Untersuchung der Schweizer Bundesbahnen abzuwarten, bevor man sich in weitere Mutmaßungen über den bedauerlichen Unfall ergeht.

### Die Eisenbahnkatastrophe am Gotthardtunnel.

#### Amthliche Darstellung.

(Basel. In dem Eisenbahnunglück auf der Gotthardt-bahn veröffentlicht die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen folgendes amtliches Communiqué: Am Morgen des 23. April circa 2 Uhr 30 Minuten fand zwischen dem um 2 Uhr 25 Minuten in Bellinzona abgefertigten Zuge 51 W (direkte Wagen des Nachschneidungsbahnhofes aus Italien) und dem jahresplanmäßig verkehrenden Zuge 70 (Nachschneidungsbahnhof aus Mailand) ein Zusammenstoß bei Weiche 1 im Rangierbahnhof San Paolo ein Zusammenstoß statt. Beide Züge hatten Vorkurs. Vom Zuge 51 B geriet der erste nach dem Vorkurs fahrende badiische Bierwagen erster und zweiter Klasse Mailand-Basel-Berlin,

der Gasbeleuchtung führte, in Brand. Eine noch nicht genau festgestellte Anzahl von Reisenden dieses Wagens verbrannten. Ferner verbrannte der nachfolgende italienische Bierwagen erster und zweiter Klasse Mailand-Basel; die Reisenden dieses Wagens konnten sich retten. Schwerverletzt sind bis jetzt sieben Personen im Spital untergebracht. Vom Lokomotivpersonal sind zwei Führer, und drei Helfer tot, verletzt wurden zwei Fahrer und vier Helfer. Der Materialschaden ist sehr groß. Das Communiqué der Kreisdirektion 2 der Bundesbahnen in Lugano spricht von einem Ueberfahren des geschlossenen Einleitsignals der Station Bellinzona, von fünf Toten des Personals und zehn toten Reisenden, welche Zahl sich aber noch ändern könnte. Ueber den Hergang des Unglücks können noch folgende Einzelheiten berichtet werden: Der Mailänder Nachschneid-