Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift: Tageblatt Riesa. Fernruf Nr. 20.

Das Riesaer Tageblatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großenhain, des Amtsgerichts, der Amtsanwaltschaft beim Amtsgerichte und des Rates der Stadt Riesa, des Finanzamts Riesa und des Hauptzollamts Meißen.

Postscheckkonto: Dresden 1530 Girokasse Riesa Nr. 52.

№ 38. Montag, 15. Februar 1926, abends. 79. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends ½6 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig durch Post oder durch Boten. Für den Fall des Eintretens von Produktionsverteuerungen, Erhöhungen der Löhne und Materialienpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabetages 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 die 39 mm breite, 3 mm hohe Grundschrift-Zeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 89 mm breite Reklamezeile 100 Gold-Pfennige; zeitraubender und tabellarischer Satz 50% Aufschlag. Feste Tarife. Bewilligter Rabatt erlischt, wenn der Betrag verfällt, durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesa. Achttägige Unterhaltungsbeilage „Erzähler an der Elbe". — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Lieferanten oder der Beförderungseinrichtungen — hat der Bezieher keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Langer & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Goethestraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittrich, Riesa.

Polen oder Locarno?

Mussolini macht Schule. Es klingt wie ein verabredetes Signal: Hetzrede in Rom, neue Bestimmungen gegen das Deutschtum in Prag und nun Warschau. Dazwischen tobt in Genf hinter den Kulissen des Völkerbundes der Kampf um die Vermehrung der Ratssitze im Völkerbund. Es gehört nicht viel dazu, sich zu der Ueberzeugung durchzuringen, daß alle diese Dinge in einem engen Zusammenhang stehen. Rom, Prag, Warschau und Paris. Der Ring ist geschlossen.

Wenn Polen gegen seine deutschen Minderheiten in der Weise vorgeht, wie die letzten Tage es lehrten, dann muß es schon der Weltmeinung zuliebe eine Begründung für sein Tun finden. Diese Begründung, die die polnische Presse der Welt vorsetzt, ist aber lächerlich und so naiv, daß wohl nur die an sie glauben können, die an sie glauben wollen. Was wirft Warschau dem deutschen Volksbund in Polnisch-Oberschlesien vor? Der deutsche Volksbund ist eine Organisation, die es sich zur Aufgabe setzt, die Interessen der deutschen Minderheiten in sprachlicher, kultureller und nationaler Hinsicht zu vertreten. Der Artikel 78 des Genfer Abkommens besagt ausdrücklich daß, wenn sein Tätigkeitsbereich sich nur auf diese Aufgaben beschränkt, kein Grund zu einem Verbot einer solchen Organisation vorliegt. Und in der Tat: niemals seit seinem Bestehen ist es dem deutschen Volksbund eingefallen, auch nur im geringsten die staatliche Autorität der Warschauer Regierung anzutasten. Wenn er selbstverständlich durch seine Vertreter im Sejm energisch dafür eintrat, daß der Schutz, den der Friedensvertrag allen nationalen Minderheiten zusprach, auch loyal durchgeführt wird, so erfüllte er nur seine Pflicht, die sich in keiner Weise gegen die Gesetze des Landes auflehnt. Es ist, solange nicht nähere Mitteilungen aus Ost-Oberschlesien vorliegen, sehr schwer, sich ein klares Bild über die ganze Sachlage zu machen. Festzustehen scheint, daß die Verhaftungen auf Betreiben des sogenannten polnischen Westmarkenvereins vorgenommen wurden, wohl in dem Bestreben, Material in die Hand zu bekommen, das Polen bei seinem Anspruch auf einen Sitz im Völkerbundsrat außenpolitische Dienste leistet. Und nun die Begründung für diese Verhaftungen; man wirft den eingekerkerten Deutschen vor, sie hätten angeblich für die Losreißung Ost-Oberschlesiens von Polen und seinen Zusammenschluß mit Deutsch-Oberschl. agitiert und militärdienstpflichtige Oberschlesier von der Militärdienstpflicht in der polnischen Armee abgehalten. Das sind alles Behauptungen, für die auch nicht der geringste Schein eines Beweises vorliegt. Die Verhafteten stellen auf das Energischste in Abrede, sich jemals einer solchen Agitation schuldig gemacht zu haben. Etwas klarer wird die Situation, wenn man erfährt, daß dieses Kesseltreiben gegen die Deutschen als unmittelbare Folge eines nicht minder scharfen Vorgehens der sogenannten Nebenregierung Ost-Oberschlesiens gegen den Wojwoden Dr. Bilski durchgeführt wird. Man warf Dr. Bilski vor, daß er nicht scharf genug gegen den deutschen Volksteil vorgehe. Der Wojwode hat selbstverständlich versucht, sich gegen diesen Verdacht zur Wehr zu setzen. Er war nach Warschau gefahren und es gelang ihm auch, im Laufe der Besprechungen, die er mit Mitgliedern der polnischen Regierung hatte, sich volle Genugtuung zu verschaffen. Aber es ist nun einmal leidige Tatsache, daß leitende Persönlichkeiten in der Organisation des polnischen Westmarkenvereins der Warschauer Staatsregierung nicht ganz fernstehen. Verschiedene polnische Minister sind eingeschriebene Mitglieder dieses Vereins und das Heer polnischer Beamten, die der Organisation angehören, ist riesengroß. Es kommt hinzu, daß der Westmarkenverein seinen tätigen Mitgliedern sehr gute Gehälter auszahlt. Da die Tätigkeit dieser antideutschen Organisation in der Hauptsache an dem ewigen Hader zwischen der deutschen Minderheit und dem polnischen Volk gebunden ist, so fürchten diese Leute, daß durch ein vernünftiges und friedliches Zusammenleben der beiden Nationalitäten in Ost-Oberschlesien ihre Posten überflüssig werden. Aus dieser Erkenntnis kommt die Energie, mit der man jetzt gegen alles Deutsche vorgeht.

Die Warschauer Regierung, die zur Zeit in Genf um die Erfüllung des sehnlichsten Wunsches, Mitglied des Völkerbundsrats zu werden, kämpft, hat nun ihrerseits selbst das größte Interesse daran, die Welt von einer drohenden deutschen Gefahr für den Weltfrieden zu überzeugen. Hier in der Aufdeckung angeblicher Putschpläne sieht sie das beste Mittel, den noch schwankenden Ententegenossen des Völkerbundes die Gewißheit zu bringen, daß alles getan werden muß, um einen allzu großen Einfluß Deutschlands als Völkerbundsmitglied unmöglich zu machen. Man hat zwar gehört, daß die englische Regierung dem polnischen Verlangen nicht gerade sympathisch gegenübersteht. Man hat aber auch in den letzten Jahren nach dem Kriege sehr fühlbar die Erfahrung machen können, daß eine verkündete englische Ansicht nicht immer mit den Taten in Einklang zu bringen ist, zu denen die Londoner Regierung dann später überging. Mussolini, Prag, Warschau, der Ring ist wirklich geschlossen. Die Hände der Entente sind ausgebreitet; Deutschland geht in dem Geist von Locarno auf. So hofft es wenigstens. Wenn dieser Geist allerdings so aussieht, wie Warschau ihn jetzt ausatmet, so wird die Enttäuschung nicht ausbleiben können.

Zur Fürstenabfindungsfrage.

Berlin. (Funkspruch.) Die für heute vorgesehenen Besprechungen zwischen Vertretern der Mittelparteien und der Sozialdemokraten über die Frage der Fürstenabfindung werden, wie das Nachrichtenbüro des Vereins deutscher Zeitungsverleger erfährt, erst am Mittwoch stattfinden.

Schwere Anklagen gegen die Reichsbahn-Verwaltung.

Deutscher Reichstag.

vdz. Berlin, 13. Februar 1926.

Am Regierungstische: Reichsverkehrsminister Dr. Krohne.

Präsident Loebe eröffnet die Sitzung um 12 Uhr 20 Min.

Das **vorläufige Handelsabkommen mit der Türkei** wird in erster und zweiter Lesung angenommen.

Gegen die dritte Lesung erhebt Abg. Stöcker (Komm.) Einspruch, da das Auswärtige Amt auch mit dieser Vorlage den Reichstag wieder überrumpelt habe. Es müsse ihm endlich einmal eine Lehre erteilt werden.

Es folgt dann die **zweite Beratung des Reichshaushaltsplanes für 1926.** Sie beginnt mit dem

Haushalt des Reichsverkehrsministeriums.

Eine Entschließung Dr. Wieland (Dem.) verlangt die Besetzung des Postens des Staatssekretärs im Verkehrsministerium mit einem Techniker. Eine Entschließung Weidenhöfer (Völk.) fordert Feststellung darüber, wie weit die Marschländereien an der Weser im Kreise Verden und Achim durch die verschiedenen Weservertiefungen im Ertrage zurückgegangen sind. Verbunden mit der Aussprache werden zahlreiche Anträge, die u. a. Wahrung der Rechte der Eisenbahnangestellten fordern, Frachtermäßigungen für Kartoffeln, Gemüse, Frühobst usw. verlangen und die Elektrisierung der Eisenbahnen in Baden, Württemberg, Bayern usw. anregen.

Abg. Dr. Quaatz (Dnatl.) berichtet über die Ausschußverhandlungen. Der Reichsverkehrsminister sei ein armer Mann, denn die Eisenbahnen habe man ihm entzogen, und was er aus den Wasserstraßen für das Reich herausbekommen werde, wisse man noch nicht. **Der Redner kritisiert scharf das Verhalten der Reichsbahngesellschaft, die noch jetzt in der Zeit der schwersten Wirtschaftslage Aufträge zurück halte.** (Lebh. Hört! Hört!) **Die Tarifpolitik der Reichsbahn führe zur Begünstigung der ausländischen Waren gegenüber den deutschen,** so kostet z. B. der Transport von polnischem Zucker bis zur deutschen Westgrenze auf der Reichsbahn 3.83 Mk., während für dieselbe Menge deutschen Zuckers auf der kürzeren Strecke von Breslau bis zur Westgrenze 5.67 Mk. bezahlt werden müssen. (Lebh. Hört! Hört!) **Diese Tarifpolitik sei eine schwere Hypothek auf die deutsche Wirtschaft.** Einmütig habe ihn, so erklärt der Redner, der Ausschuß beauftragt, **dem Verkehrsminister zuzurufen: Landgraf werde hart!** (Lebh. Beifall.)

Abg. Schumann-Frankfurt (Soz.) nennt **die Politik der Reichsbahn eine ununterbrochene Kette von nichtgehaltenen Versprechungen,** von Verletzungen **von Rechtsgrundsätzen** gegenüber dem Personal und von Auslegungen der Gesetzesbestimmungen zu ungunsten des Reiches. (Hört! Hört!) Das letzte Unglück im Tunnel bei Oberhof habe gezeigt, wie unverantwortlich bei der Reichsbahn gewirtschaftet werde. Der Redner fordert Ausbau der Wasserstraßen und Förderung des Luftverkehrs. Er unterstützt den Bau des Mittellandkanals, die Neckar-Kanalisierung und die ostpreußischen Wünsche.

Abg. Engberding (D. Vp.) weist darauf hin, daß schon immer ein gespanntes Verhältnis zwischen der Reichsbahn und den konkurrierenden Binnenschiffahrtsgesellschaften bestanden habe. **Die Reichsbahn werde den Bedürfnissen der Wirtschaft in keiner Weise gerecht.** Der Redner fordert den Minister auf, die angefangenen Kanalbauten unbedingt zu Ende zu führen.

Abg. Dr. Wienbeck (Dnatl.) **bemängelt die ungewöhnlich hohen Einkommen der höheren Beamten bei der Reichsbahn.** Ein Eisenbahndirektionspräsident erhalte mehr als ein Minister. (Hört! Hört!) **Der Betrieb sei sehr mangelhaft.** Die D-Züge Hannover—Berlin fahren so schlecht, daß man seekrank werden könne. Notwendig sei die endliche Fertigstellung der Bahnstrecke Hannover—Celle. Der Mittellandkanal müsse schleunigst weitergebaut werden, ebenso der Hansa-Kanal. Der Redner fordert **Tarifermäßigungen für Milch und andere Nahrungsmittel** und empfiehlt, den deutschen Handwerks- und Gewerbekammern eine Vertretung in den Wasserstraßenbeiräten zu geben. Der Warenhandel innerhalb der Beamtenschaft müsse aufhören. Notwendig sei eine Reichsbeteiligung an den Luftverkehrsgesellschaften.

Abg. Giesberts (Zentr.) fordert den Verkehrsminister dringend auf, **den unhaltbaren Zuständen bei der Reichsbahn endlich ein Ende zu machen.** Die Nichtdurchführung des rechtsverbindlichen Schiedsspruches sei nicht zu billigen. Erforderlich sei eine staatliche Kontrolle darüber, ob die Reichsbahn wirtschaftlich arbeitet, und ob die Substanz der Reichsbahn uns erhalten bleibt. Denn die Reichsbahn sei trotz des veränderten Verwaltungssystems immer noch Eigentum des Reiches. Die Neckar-Kanalisierung sei keine Frage der landschaftlichen Schönheit, sondern liege im Interesse der süddeutschen Wirtschaft.

Abg. Dr. Hamelmann (Dnatl.) wünscht Ausbau des Kanalnetzes und bessere Dampferverbindung zwischen Swinemünde und Pillau. Gegen das Projekt der Neckar-Kanalisierung in seiner jetzigen Form seien manche Bedenken zu erheben. In Württemberg herrsche durchaus keine einmütige Begeisterung dafür. Die Frage der Rentabilität müsse erst geklärt werden. Der Redner beantragt die Zurückverweisung an den Ausschuß.

Abg. Hemeier (Dnatl.) fordert **Aufhebung der bestehenden Differenzierung in den Frachten zwischen Fabrikkartoffeln und sonstigen Kartoffeln.** Die Tarife für getrocknete zu Futterzwecken bestimmte Kartoffeln sollten herabgesetzt werden.

Abg. Dr. Schreiber (Zentr.) ersucht die Reichsregierung, auf eine beschleunigte Vollendung des Bahnbaues Münster—Dortmund nachdrücklich hinzuwirken.

Reichsverkehrsminister Dr. Krohne

hält es für erforderlich, **die scharfen Differenzen zwischen Reichstag und Reichsbahn durch eine Vermittlungsaktion zu beseitigen.** Er, der Minister, sei zur Einleitung einer solchen Vermittlung gern bereit. Trotz dieser entgegenkommenden Haltung, so fährt der Minister fort, muß ich an dem grundsätzlichen Standpunkt festhalten, den ich in den Fragen der Personalpolitik und des Schiedsspruches bereits im Reichstage vertretenhabe. Augenblicklich sei die finanzielle Lage der Reichsbahn allerdings sehr schlecht, so daß sie zu **einer allgemeinen Tarifsenkung** kaum in der Lage sein werde. Aber wir werden, so erklärt der Minister, darüber wachen, daß **keine Erhöhung der Güter- und Personentarife** eintritt. (Beifall.) Das Beispiel des Berichterstatters für das Verhältnis der Tarife für in- und ausländische Produkte wirkt zunächst grotesk, es muß aber berücksichtigt werden, daß das Valutadumping der ausländischen Bahnen die deutsche Reichsbahn zwingt, niedrige Durchfuhrtarife zu nehmen, damit beim Transport ausländischer Waren die deutschen Bahnen nicht umgangen werden. Es muß anerkannt werden, daß wir im vorigen Jahre einen ganz guten Fahrplan und ganz günstige Fahrzeiten gehabt haben. Wir werden dafür eintreten, daß alles getan wird, um die Betriebssicherheit zu erhöhen. Die Ueberschüsse der Reichsbahn müssen benutzt werden, um den Betrieb und den Zustand der Bahn sicherzustellen. Auf die Reichsbahn ist eingewirkt worden, damit bei der Zusammenlegung von Betriebswerkstätten Härten für das Personal vermieden werden. Zur Fortsetzung der Bahn- und Kanalbauten fehle es vielfach an dem nötigen Geld. Im Wasserstraßenbeirat sitze bereits ein Handwerker. Der Minister schließt mit der Versicherung, daß sich Deutschland an einer großen internationalen Ausgestaltung des Luftverkehrs gern beteiligen werde.

Abg. Dr. Heuß (Dem.) empfiehlt den demokratischen Antrag, wonach zum Staatssekretär des Verkehrsministeriums ein Techniker ernannt werden soll. Die Frage der Neckar-Kanalisierung sei spruchreif und brauche nicht vertagt zu werden.

Abg. Dauer (Bayr. Bp.) wünscht Regulierung der oberen Donau zur Beseitigung der Hochwassergefahr. Die süddeutschen Binnenhäfen, besonders Ludwigshafen und Mannheim, müßten tariflich den Seehäfen völlig gleichgestellt werden. Der Redner fordert die Elektrisierung der Eisenbahnstrecken München—Regensburg, München—Holzkirchen und München—Augsburg—Ulm—Stuttgart.

Abg. Seibert (D. Vp.) empfiehlt einen Antrag, der auch von deutschnationalen hannoverschen Abgeordneten unterstützt wird, die Reichsregierung aufzufordern, eventuell unter Gewährung eines Reichskredits auf die Reichsbahn dahin einzuwirken, daß die mit einem Kostenaufwand von schon 14 Millionen Goldmark fast fertiggestellte und nur noch etwa 1,3 Millionen erfordernde Bahnstrecke Verden—Rothenburg tunlichst im laufenden Jahre vollendet in Betrieb genommen werde. Das Reichsbahngesetz müsse geändert und die Rechtsverhältnisse der Bahnbeamten denen der Reichsbeamten angepaßt werden.

Darauf werden die Beratungen abgebrochen.
Das Haus vertagt sich.
Montag 1 Uhr: Weiterberatung.
Schluß 3/46 Uhr.

Reichsbahn-Interpellation im Reichstag.

vdz. Berlin. Im Reichstage ist eine Entschließung der Abgg. Graf Westarp (Dnat.), Dr. Frick (Völk.), Dr. Gildemeister (DVp.) und Drewitz-Berlin (WBergg.) eingegangen, in der **die Reichsregierung ersucht wird, umgehend in eine Nachprüfung der Tarifpolitik der Reichsbahn einzutreten und sofort dafür Sorge zu tragen, daß die Bevorzugung der ausländischen Waren in Einfuhr und Durchfuhr beseitigt wird und die deutsche Ausfuhr die erforderliche Stützung erfährt.** Dem Reichstage soll umgehend eine Denkschrift des Rechnungshofes über die Erfordernisse einer ausreichenden Bilanzprüfung bei der Reichsbahn vorgelegt werden, damit eine Gewähr dafür geschaffen wird, daß die Substanz der Reichsbahn erhalten bleibt. Weiter sollen mit der Reichsbahn Verhandlungen darüber gepflogen werden, daß künftig werbende Anlagen auf Anleihen genommen werden können. Schließlich wird die Reichsregierung ersucht, das Recht des Deutschen Reiches auf die Vorzugsaktien der Reichsbahn zu sichern und dafür Sorge zu tragen, daß das Bestätigungsrecht des Reichspräsidenten bezüglich der Gesellschaftsdirektoren nicht umgangen oder unterhöhlt wird.