

# Rieser Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Verlagsanstalt: Tagesblatt Riesa,  
Grenzstr. 20.

Das Rieser Tageblatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen  
der Kuratordirektion Großhain, des Amtsgerichts, der Amtshauptmannschaft beim Amtsgericht und des  
Rates der Stadt Riesa, des Finanzamts Riesa und des Hauptzollamts Riesa.

Postkonto: Dresden 1580  
Groschlo Riesa Nr. 52.

Nr. 39.

Dienstag, 16. Februar 1926, abends.

79. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig durch Post oder durch Boten. Für den Fall des Eintretens von Produktionsstörungen, Erhöhungen der Löhne und Materialpreisen 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 60 mm breite, 8 mm hohe Grundchriftzeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 20 mm breite Restzeile 100 Gold-Pfennige; zeitraubender und tabellarischer Satz 50%, Aufschlag. Feste Tarife. Erzähler an der Elbe. — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Verleger oder der Vertriebsanstalten — hat der Bezahler keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Janger & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Grotzstraße 39. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlmann, Riesa; für Anzeigen: Wilhelm Dittich, Riesa.

## Der Tanz um den Ratssitz.

Herr Drummond, der Generalsekretär des Völkerbundes ist in Berlin eingetroffen. Die große Öffentlichkeit Deutschlands ist sich über den Charakter dieses Besuches noch nicht ganz im Klaren. Einerseits wird behauptet, daß das Eintreffen des Generalsekretärs lediglich als ein Höflichkeitsbesuch anzusehen sei, bei dem allerdings einige Formalitäten bei der Aufnahme gesprochen werden soll, andererseits glaubt man wieder, daß doch bei der unmittelbaren Besprechung Drummonds mit dem Reichsaußenminister alle die Probleme erörtert werden müßten, die sich durch die beabsichtigte Vermehrung der Völkerbundsmitglieder sehr bedenklich zugespielt haben. In politisch informierten Kreisen Berlins ist man im übrigen der Ansicht, daß die Tatsache, daß der Generalsekretär vor seinem Berliner Besuch keine Reize nach Paris oder London zwecks Einholung neuer Informationen gemacht habe, beweise, daß ein neues Moment in der Frage der Aufnahme Deutschlands in den Völkerbund nicht eingetreten sei. Ueberhaupt, ein großer Teil der deutschen Presse zeigt sich in der Beurteilung der Sachlage äußerst optimistisch. Ein Berliner Mittagsblatt läßt sich sogar aus London berichten, daß der Streit um die Ratssitze erledigt sei. Weber Chamberlain noch das englische Kabinett dächten daran, die Ansprüche Polens und der übrigen zwei Länder zu unterstützen. Man zitiert im Zeitdruck eine Aeußerung des „Daily Telegraph“, die prophesierend feststellt, daß bei der Ratstagung am 8. März Frankreich zwar Polen kandidieren werde, England, Schweden und wahrscheinlich auch Belgien den Antrag aber nicht unterstützen werden. Diese optimistische Färbung, die man dem ganzen Streit, der hinter den Kulissen des Völkerbundes herumtobt, angeblieben läßt, erscheint uns umso bedenklicher, wenn man hört, daß sich jetzt auch der Vatikan in Rom für die Aufnahme Polens, Spaniens und Brasiliens als Gegenwärtiger für den Beitritt Deutschlands in den Völkerbund einsetzt. Aus anderen englischen Quellen vernimmt man weiter, daß Chamberlain im Gegensatz zu der englischen öffentlichen Meinung und im Gegensatz zu der Ansicht verschiedener seiner Kabinettsmitglieder doch zu dem Entschluß gekommen sein soll, Frankreich in seinen Bemühungen zu unterstützen. Dies sind alles Meldungen, die, obgleich sie noch nicht bestätigt sind, doch zu der Ueberzeugung führen müssen, daß die ganze Ratstrage zum mindesten noch lange nicht erledigt ist.

Die Nachrichten, die von der Einmischung des Vatikans sprechen, behaupten, daß der Vatikan alle römisch-katholischen Länder des Völkerbundes aufgefordert hat, das Gedeihen der drei genannten Mächte für die Aufnahme in den Rat zu unterstützen. Es wird sogar schon festgestellt, daß der päpstliche Staatssekretär Kardinal Gaspari, bereits in Besprechungen mit den diplomatischen Vertretern dieser Staaten getreten sei. Wie schon gesagt, von Rom ist bis jetzt eine Bestätigung dieser Nachrichten nicht zu erhalten gewesen. Aber auch ein Dementi ist nicht erfolgt. Es würde daher dringendste Pflicht der Reichsregierung sein, sich zunächst einmal über all die Gerüchte, die im Umlauf sind, Gewißheit zu schaffen. Man müßte es als eine falsche Politik bezeichnen, wenn die Herren in der Wilhelmstraße sich auf den Standpunkt stellen wollten, die ganze Frage sei für sie erledigt. Sie hätte die Zustimmung durch den Locarnopakt erhalten und diese Zustimmung sei eine genügende Sicherheit, um die Bestätigung der ganzen Sache zu können. Unseres Erachtens wäre nichts verfehlter, als eine solche Vogelstraußpolitik. Der leidige Tanz um den Völkerbundsrat hat nachgerade solche Formen angenommen, hat bereits in einer Weise die gesamte Weltreise beschritten, daß eine offizielle Stellungnahme der Reichsregierung unbedingt erforderlich erscheint. Wir würden es daher begrüßen, wenn Reichsaußenminister Dr. Stresemann der Gelegenheit nicht aus dem Wege gehen würde, Herrn Drummond sehr deutlich den gerechten Standpunkt Deutschlands darzumachen. Es wird zwar behauptet, daß der Generalsekretär nicht die zuständige Stelle sei, an die solche Bedenken gerichtet werden könnten. Aber was nützen uns Besprechungen über das Vernehmlich der Aufnahme, wenn diese Aufnahme durch den recht offiziellen Meinungshaber in Genf doch recht problematisch aufgesetzt werden muß. Eine Festlegung der deutschen Reichsregierung Herrn Drummond gegenüber, die Lippen und klar besagt, daß erst Klarheit herrschen müsse, bevor man sich über Formalitäten unterhalte, wäre daher das mindeste, was man verlangen könnte.

## Die Arbeitsministerkonferenz.

zu Berlin. Wie wir aus unterrichteten Kreisen hören, ist bei der Reichsregierung eine Voranmeldung zur Einladung von der Londoner Regierung zur Arbeitsministerkonferenz am 16. März d. J. eingelaufen. In den nächsten Tagen dürfte die offizielle Einladung der englischen Regierung erfolgen, wenn von allen einladenden Staaten die Zustimmung zur Konferenz vorliegt. Deutschland hat sich bereits vor einiger Zeit zur Teilnahme bereit erklärt. Ob der Reichsarbeitsminister Braun als Delegierter Deutschlands nach London fahren wird, hängt von der Form und dem Inhalt der offiziellen Einladung ab. Er dürfte sich auch danach richten, ob die anderen Länder ebenfalls ihre Minister delegieren.

## Verkehrsfragen im Reichstage.

Abg. Berlin, 15. Februar 1926.  
Am Regierungstische: Verkehrsminister Dr. Krohne.  
Präsident Voche eröffnet die Sitzung um 1 Uhr 20 Min.  
Das vorläufige Handelsabkommen mit der Türkei wird in dritter Lesung angenommen.  
Die zweite Lesung des Reichshaushaltsplans wird dann beim

### Reichsverkehrsministerium

fortgesetzt. In der weiteren allgemeinen Aussprache nimmt zunächst

Abg. Schüs (Komm.) das Wort. Er bekämpft den Beamtenabbau bei der Reichsbahn und fordert, daß in erster Linie höhere Beamte abgebaut werden sollen. Der Redner fordert dann die Beilegung des Reichswasserstraßen und verlangt finanzielle Unterstützung für die bei der Eisenbahnkatastrophe im polnischen Korridor am 30. April 1925 Geschädigten. Die Leiter und die höchsten Beamten der Reichsbahn seien so schlecht, daß sie an den höchsten Internenrat in Deutschland angeklagt werden müßten. (Ordnungsruuf des Präsidenten.) Die Unfallkoffer bei der Reichsbahn sei seit einem Jahre um 33% Prozent gestiegen. Vorsitzender des Verwaltungsrats der Reichsbahn sei derselbe Dr. v. Siemens, der im Aufsichtsrat zweier Gesellschaften stehe, die das Lieferungsmonopol für die Reichsbahn haben.

Abg. Kell (Soz.) wendet sich gegen den Antrag Dr. Gammann (Dnatl.), die Frage der Beteiligung des Reiches an der Redar-Kanalisation nochmals an den Ausschuss zurückzugeben. Die baltischen und württembergischen Wirtschaftskreise seien für den Bau des Redar-Kanals. Die Mehrheit im württembergischen Landtag für den Kanalbau sei neuerdings erheblich gewachsen, auch deutshationalistische Gegner hätten sich befehrt bis auf ein halbes Duzend gänzlich Verstoßen.

Abg. Dr. Wieland (Dem.) empfiehlt dringend die Beilegung des Postens des Staatssekretärs im Verkehrsministerium mit einem Techniker. Die ganze Technik warte mit Spannung auf diese Entscheidung. Der Redner kritisiert dann die Eröffnungsansprache der Reichsbahn in der die vom Reich der Gesellschaft übergebene Substanz nicht enthalten sei. Die Kontrolle des Reiches über seinen Besitz sei unzureichend. Eine ganze Reihe von Tarifklassen sei vier- bis fünfmal so hoch wie vor dem Kriege. Die ermäßigten Durchfahrtspreise seien eine unerhörte Begünstigung des Auslandes. Ein Reichsmonopol im Kraftfahrzeugbau und Luftverkehr sei nicht wünschenswert. Der Redner forderte Einsparungen des Reiches gegen die hohen städtischen Automobilsteuern.

Abg. Röllath (Dittsch. Vereinigung) wendet sich gegen die übertrieben hohen Kollateralschäden zur Begüterhaltung, fordert Ausbau der Hafenanlagen und des Kanalnetzes und empfiehlt eine Reichsbehörde zur Ausführung der Hafenbauten in Fürstentum a. d. O. Die baldige Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn sei notwendig. Die jetzt teilweise ungenutzten gewaltigen Stromkräfte des Waldensee-Kraftwerkes sollten zur Elektrifizierung der baltischen Bahnen verwendet werden.

Abg. Frz. v. Rheinbaben (D. P.) fordert Verwirklichung Schließens bei der Neubelegung eines Verwaltungsratspostens der Reichsbahn. Wenig oder nichts sei geschehen, um dem niederösterreichischen Kohlenbergbau zu helfen, so daß wieder Petitionen eingeleitet werden müssen. Alle schließlichen Abgeordneten sind von der befürchteten Rolle des niederösterreichischen Bergbaues überzeugt. Die Reichsbahn sollte durch vermehrte Abnahme von Dienststoffe helfen.

Abg. Groh (Zentr.) warnt vor einer einseitigen Monopolstellung des Reiches bei der Wasserstraßenorganisation. Die angeblich mangelnde Rentabilität des Redar-Kanals dürfe kein Hindernis sein. Württembergische wirtschaftliche Interessen verlangen den Kanal. Es wäre ein richtiger Schwadenstreich, wenn der Kanal nicht gebaut würde. Im Luftverkehr müsse Deutschland die nötige Freiheit erhalten. Das gelte besonders auch für Friedrichshafen. Auf die Dauer werde es kaum möglich sein, aus der Reichsbahn jährlich 800 Millionen für Reparationszahlungen herauszuholen. 70 bis 80 Brücken und 1000 Kilometer Strecke sollen nicht in Ordnung sein. Das gebe Arbeit für viele Erwerbslose. Der Redner fordert eine Verbilligung der Jugendfahrten.

### Reichsverkehrsminister Dr. Krohne

weist auf die Schwierigkeit der Reichswasserstraßenorganisation hin, die sich daraus ergebe, daß 80 Prozent der deutschen Wasserstraßen in Preußen liegen, und daß die Verkehrsinteressen sich vielfach mit denen der Landwirtschaft verhalten. Ein Gegenwurf über die Organisation der Wasserstraßenverwaltung wird vorbereitet. Der Minister vermahnt sich dann gegen den Vorwurf, er habe zu wenig Interesse für Kanalbauten. Er sei zwar kein wilder Kanalbauer, tue aber alles, um die Kanalbauten zu fördern. Die Mittel können nur auf dem Wege der Anleihe aufgebracht werden, und zwar der ausländischen. Man habe aber bis jetzt 10% bis 13 Prozent Zinsen verlangt. Das sei zu hoch gewesen, wesentlich komme jetzt bald der Zeitpunkt zur Fortsetzung der Bauten. Die Reichsbahn müsse eine Inventur vornehmen. Der freie Wettbewerb der Kraftwerksbetriebe solle durch ein Reichsmonopol nicht aufgehoben werden. Die Verhältnisse in Nieder-

schlesien seien außerordentlich, so daß dort etwas geschehen müsse. Der Minister erklärt, daß er unbedingt der Meinung sei, daß der Bau des Redar-Kanals durchgeführt werden müsse. (Beifall.) Die Zeit für die Aufhebung des Reichswasserstraßen sei noch nicht gekommen. Beim Luftverkehr werde unbedingt an der Gegenleistung geschaltet werden. Wer über uns fliegen will, über den müssen wir auch fliegen können. (Leb. Beifall.)

Ministerialdirektor Grotzbrodt äußert sich über das Eisenbahnunglück im Tunnel bei Oberhof. Die Untersuchung sei noch nicht abgeschlossen. Die Dienstvorschriften sind von den Notenanarbeitern nicht richtig beachtet worden. Die Zahl der Eisenbahnunglücke habe sich vermindert. Deutschland brauche den Vergleich mit anderen Ländern nicht zu scheuen. Das Projekt der Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn sei einer zeitgemäßen Umarbeitung unterzogen worden.

Abg. Sühr (Völk.) nennt das Reichsbahngesetz das Kernstück der Dames-Gesetze. Die Parteien, die sie gebilligt hätten, hätten kein Recht, jetzt Klage zu führen. Für den Generaldirektor Cser mit seinen 50 000 Mark Jahresgehalt sei die soziale Frage wohl ein für allemal gelöst. Die schuldigen Parteien sollten endlich zugeben, daß sie überfordert worden sind.

Verkehrsminister Dr. Krohne stellt gegenüber dem Vorredner fest, daß die Bezüge des Generaldirektors Cser 100 000 Mark jährlich nicht erreichen.

Abg. Alpers (D.-Dann.) fordert den Minister auf, in Verbindung mit den Uferländern schnellstens Maßnahmen zu treffen, durch welche dem Uferabbruch an der Unter-Elbe Einhalt getan wird.

Am 7 Uhr abends Vizpräsident Dr. Richter die Verhandlungen noch weiterführen will, beantragt Abg. Schulz-Bromberg (Dnatl.) Vertagung und bezweifelt die Beschlußfähigkeit des Hauses. Da nur noch wenige Abgeordnete im Saale sind, muß die Beschlußfähigkeit festgestellt werden.

Dienstag 1 Uhr: Weiterberatung.  
Schluß nach 7 Uhr.

## Die Klage gegen die Reichsbahn.

### Die Begründung der Gewerkschaften.

Berlin. Die von den Eisenbahngewerkschaften gegen die Reichsbahngesellschaft eingeleitete Klage zur Feststellung, ob die Reichsbahngesellschaft verpflichtet ist, den Schiedsspruch des Reichsarbeitsministers anzuerkennen, liegt jetzt im Wortlaut vor. In der Begründung ihres Rechtsstandpunktes stützen sich die Kläger vor allem auf die Paragraphen 5, 19 und 44 des Gesetzes über die deutsche Reichsbahngesellschaft, in denen es heißt: „Die auf den Gebieten des Arbeits-, Fürsorge- und Versicherungsrechtes allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen gelten, soweit sie nicht diesem Gesetz widersprechen, auch für die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Reichsbahngesellschaft.“ Es wird erklärt, daß bei allen Lohnverhandlungen der letzten Monate die Vertreter der Reichsbahn niemals den Einwand erhoben hätten, daß die Reichsbahngesellschaft etwa gegen das Schlichtungsverfahren oder die für das deutsche Reich geltende Schlichtungsordnung Einspruch erhebe. Die Gesellschaft habe im Gegenteil verweigert, dieses Schlichtungsverfahren zu erweitern und andere Fragen im Zusammenhang damit aufzurufen. Diese Tatsache allein sei schon ein ausschlaggebender Beweis dafür, daß die Reichsbahn bis zuletzt von der Rechtswirksamkeit des Schlichtungsverfahrens selbst überzeugt gewesen sei. Weiter heißt es in der Klage: Aus den gesetzlichen Bestimmungen ergibt sich, daß nie und nimmer bei den gesetzgebenden Organen des Reiches die Absicht bekannt war, diesen ungeschorenen, früher dem Reich gehörig gewesenen Betrieb, der nur aus bestimmten außenpolitischen Gründen in die Form einer Sondergesellschaft gebracht worden ist, mit seinen Hunderttausenden von Lohnarbeitern dem Geltungsbereich der sozialpolitischen Gesetzgebung des deutschen Reichs zu entziehen. Die Klage stützt sich auf die Gutachten des Reichsarbeitsministeriums, des Reichsverkehrsministeriums und sämtlicher Abgeordneten des Reichstages, die sich zu dieser Frage als Wortführer ihrer Parteien geäußert haben.

### Haushaltsauschuß des Reichstages.

Berlin. (Funkpruch.) Im Haushaltsauschuß des Reichstages wurde heute bei der Beratung des Haushalts des Reichsarbeitsministeriums ein Antrag des Unter Ausschusses angenommen, wonach als neuer Titel eingesetzt wird: 500 000 Mark als Beihilfe für Zwecke der Ausbildung von Personen, die auf Grund gesetzlicher Bestimmungen zur Vertretung der Arbeitnehmer berufen werden.

Dann folgte der Ausschluß der Beratungen des Marineauschusses. Abg. Bräunlich (D. P.) wies auf den großen Nutzen hin, den unsere Marinebesuche im Auslande für die Verbindung mit den Auslandsdeutschen und für das Ansehen unserer Seemacht bei den fremden Regierungen hätten. Der Redner erklärte weiter, daß die von den deutschen Werften in Kiel wegen Beschäftigungslosigkeit entlassenen älteren Arbeiter auf das Marinearsenal übernommen werden. Er bedauerte die Abreise, die durch den Kompromißantrag bei der Marine bedauert würde. (Die Sitzung dauert noch an.)