

# Riefjaer Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Verlagsort:  
Tageblatt Riesa,  
General Nr. 22,  
Postfach Nr. 22.

Das Riefjaer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meißen, des Amtsgerichts und der Amtsanwaltschaft beim Amtsgericht Riesa, des Rates der Stadt Riesa, des Finanzamts Riesa und des Gesundheitsamts Meißen beständig bestimmtes Blatt.

Verlagsort:  
Dresden 1522,  
Grotzsch,  
Riesa Nr. 22.

Nr. 183.

Montag, 8. August 1927, abends.

80. Jahrg.

Das Riefjaer 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 Debit. Für den Fall des Eintretens von Produktionsstörungen, Schließungen der Abzüge und Materialsteigerungen behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Bezugspreis für die Nummer des Ausgabeblattes sind die 6 Uhr vormittags aufzugeben und im voraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die 20 mm breite, 8 mm hohe Druckgröße, Seite (8 Zeilen) 25 Gold-Pfennige; die 20 mm breite Restlamelle 100 Gold-Pfennige; gelbdruckende und tabellarische Satz 50%, Aufschlag, feste Tarife. Gewährleistung besteht, wenn der Betrag vorläufig durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs geht. Zahlungen und Erfüllungsort: Riesa. Achtstündige Unterhaltungsbeilage "Anzeiger an der Elbe". — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger ungewöhnlicher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Verlegerin oder der Verlegerungsanstalten — hat der Verleger keinen Anspruch auf Fortsetzung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Retentionsrecht und Bezugs: Langen & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Grotzschstraße 59. Verantwortlich für Redaktion: L. H. A. Zeisler, Riesa; für Anzeigen: Wilhelm Dittich, Riesa.

## Der „Bahnbus“ im Saargebiet.

Immer wieder kommen in der letzten Zeit aus dem Saargebiet Klagen über das Bewahren des sogenannten Bahnbusbes, der in Rissen und ohne zu bezahlende in Bahnhöfen einbricht, mit Stahlhelmen die Straßen unsicher macht, große Exzessivitäten ausübt, sich in feiner Kleidung von der bisherigen ebenfalls zu Unrecht bestehenden Besatzung zu unterscheiden scheint. Die Verhältnisse, die sich an das Zustandekommen der deutschen Regierung in Genf geknüpft haben und die besonders in der Saarbevölkerung seitens der dortigen Bevölkerung als so bekannt, Frankreich bezuglich die durch den sogenannten Bahnbus gegebene Möglichkeit, um die vertraglich bedingte Besatzung unter neuer Firma fortzuführen.

Im Saargebiet selbst hat man immer diesen Bahnbus als völlig unzulässig angesehen und darauf hingewiesen, daß er nach der Lage der Verhältnisse ein völlig beschützungsfähiges Dasein führen müsse, wenn er sich wirklich nur auf die ihm zugewiesenen Aufgaben beschränken würde. Die Saarbrücker Zeitung hat sich kürzlich der dankschweren Aufgabe unterzogen, durch einen hervorragenden Kenner des internationalen Rechts, die rechtlichen Grundlagen dieses Bahnbuses zu untersuchen. Bis im Jahre 1926 lag Herr Kautz nach jahrelanger Verfolgung ausgedehnter Arbeit, daß die über 1000 Gendarmen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit in dem kleinen Saargebiet vollkommene genügen würden, hätte eigentlich der Abtransport der französischen Truppen erfolgen müssen. Nun trat als Helfer der italienische Vertreter im Völkerbund, Herr Scialoja, vor und machte darauf aufmerksam, daß vor Entfernung der Truppen Transportfreiheit und Durchfahrt auf den Eisenbahnen des Saargebietes sichergestellt werden müßten. Vergeblich protestierte die Saarbevölkerung gegen diese neue sinnlose Schikane, und die Regierungskommission des Saargebietes stellte sich auf den Standpunkt, daß Zweck und Aufgaben dieses Bahnbuses andere seien als die der Wachtruppe und daß es sich nur um eine Sicherung des Durchgangsverkehrs handle. Im Bericht der Saarkommission vom 18. 2. 1927 heißt es ausdrücklich, daß die Bahnbusgruppen sich nicht in die Aufrechterhaltung der Ordnung einmischen oder gar den Schutz von Personen und Sachen übernehmen dürften, es sei denn, daß dieses zur Überwachung des Eisenbahn-, Telephon- und Telegraphendienstes erforderlich ist. So glaubte man dem deutschen Vertreter in Genf die Zustimmung zum Kompromiß zu erleichtern.

Eine Schwierigkeit ergibt sich schon daraus, daß die Bahnbusgruppen ausschließlich der Regierungskommission des Saargebietes unterstellt waren, daß sie also der Rechtslage nach vollständig unter den Befehl der Regierung eines fremden Landes treten, also keine souveräne Formation sind. Hieraus ergibt sich, daß die Truppe a. V. keine Verlässlichkeit der Bevölkerung gegenüber hat. Nach den feineren Ausführungen der Regierungskommission dürften dem Saargebiet auch keine besonderen finanziellen Leistungen entfallen, da die ansehnliche Tätigkeit des Bahnbuses ja nicht im Interesse des Saargebietes, sondern im Interesse der fremden Auftraggeber, die den „Durchgangsverkehr sichern“ wollen, liegt.

In der Praxis merkt man von den oben angegebenen Verhältnissen wenig. Dauernd finden Vorkommnisse statt, die mit Bahnbus nichts zu tun haben. Französische Militärflugzeuge, die ebenfalls nicht zum Bahnbus gehören, überfliegen häufig das Saargebiet. Eine bisherige Entlassung für die Einwohner von Saarbrücken ist die betrübliche Tatsache, daß nach dem sogenannten Abzug der französischen Truppen die beiläufigen Kasernen in ihrer Mehrzahl nicht für Wohnungszwecke freigegeben worden sind. Eine Kaserne sollte die Regierungskommission für ihre eigenen Zwecke benötigen, von einer anderen heißt es, daß sie — für durchziehende Truppen der Rheinlandarmee reserviert bleibt. Wenn es schon auf Grund des Friedensvertrages unzulässig ist, daß diese Truppe überhaupt das Saargebiet durchzieht, so ist es nach den Genfer Abmachungen vollends unzulässig, daß durchziehende Truppen im Saargebiet Quartier nehmen. Kurz bevor der neue Präsident der Saarkommission eintraf, und nachdem schon sein Vorgänger Steffens sein Amt nicht mehr ausübte, ist es dem französischen Kommissionsmitglied Morice gelungen, die Erklärung der Exterritorialität für den Bahnbus durchzusetzen. Auch diese Maßnahme widerspricht den Genfer Abmachungen, da a. B. bei Streitigkeiten der Saarländer mit Bahnbusangehörigen die Saarländer ihr Recht bei den Kriegsgerichten der drei verschiedenen Nationen suchen müssen. Was das in der Praxis bedeutet, ist ja aus dem mit diesen Kriegsgerichten gemachten Erfahrungen bekannt. Dem neuen Präsidenten gegenüber bedeutet dieser Bescheid eine große Unfreundlichkeit. Präsident Wilson hat vor seinem Amtsantritt in der englischen Presse betont, daß er sein Amt im Geiste überparteilicher Gerechtigkeit führen werde. Er hat dieses Versprechen ausdrücklich unterzeichnet, als man ihn darauf aufmerksam machte, daß die Franzosen einer solchen Amtsführung schwerlich die größten Schwierigkeiten machen würden. Man wird erwarten, ob dieser Engländer, dem der Ruf eines guten Diplomaten vorangeht, der schwierigen Aufgabe gewachsen sein wird, die seiner wartet. Ein wirklicher Staatsmann würde und müßte versuchen, die für 1925 angelegte Abstimmung möglichst schnell durchzuführen. Kein Mensch, auch kein Franzose, glaubt heute ernstlich mehr daran, daß die zu 90 Prozent deutsch gesinnte Saarbevölkerung sich für den Anschluß an Frankreich oder für einen selbständigen Staat entscheiden wird. Warum also die Verhältnisse, die auch in den kommenden langen Jahren nur eine Fülle von Verdrüssungen und heftigen Verzerrungen bringen kann.

## Der voraussichtliche Start der Junkers-Flieger.

Berlin, 7. August. Die DFB von der Leistung der Junkers-Werke erzählt, haben die getriggen meteorologischen und technischen Voraussagen zu dem Beschluß geführt, daß der Start der Franzosen-Flugzeuge nicht vor Donnerstag vor sich gehen wird. Nach der augenblicklichen Lage rechnet man in unterrichteten Kreisen jetzt für Donnerstag oder Freitag mit dem Start, falls die Wetterverhältnisse nicht außerordentliche Veränderungen erfahren.

## Der amerikanische Botschafter bei den Ozeanfliegern in Dessau.

Dessau, 7. August. Heute nachmittag begab sich der amerikanische Botschafter Schurman im Flugzeug von Berlin nach Dessau, um die Piloten und Prof. Junkers noch vor dem Ozeanflug zu begrüßen und die beiden Flugzeuge zu besichtigen. Die Maschine der Deutschen Luftlinie, in der sich der amerikanische Botschafter befand, ist gegen 4 1/2 Uhr nachm. hier eingetroffen. Auf dem Flugplatz begrüßte Prof. Junkers seine Gäste, namentlich den Botschafter Schurman, mit einigen herzlichsten Worten. Der Botschafter sprach Prof. Junkers seine Glückwünsche zum Gelingen des Dauererfolgs aus und sagte hinzu, er hoffe auch für den bevorstehenden Ozeanflug vollen Erfolg. Der hellherstehende Vorsitzende des Ausschusses der Deutschen Luftlinie, Dr. Hed. und Direktor Werfel überbrachten die Grüße und Glückwünsche der Luftlinie.

Nachdem die Gäste in der Villa von Prof. Junkers gemeinsam mit den Teilnehmern des bevorstehenden Ozeanfluges eine Erfrischung eingenommen hatten, besichtigte Botschafter Schurman einen Teil der Flugzeugwerke. Dann verabschiedete man sich auf dem Flugplatz vor den beiden Ozeanmaschinen, wo Botschafter Schurman folgende Ansprache hielt:

„Meine Herren! Sie haben den Weltrekord im Dauerflug gebrochen. Darüber freue ich mich sehr. So bald ich die Nachricht erhielt, sagte ich mir, daß ich nach Dessau fliegen und Herrn Prof. Junkers und Ihnen gratulieren müsse. Das möchte ich hiermit tun. Mein Landsmann Chamberlain, der sich über Ihren Erfolg ebenfalls freut, hat gesagt: „Die deutschen Piloten sind sehr gut und ihre Maschinen gleichfalls. Sie werden größere Schwierigkeiten haben, den Atlantik zu überfliegen, als ich, weil sie von der anderen Seite kommen.“ Als Sportmann hat er hinzugefügt, daß er den deutschen Dauerrekord noch vor Ende des Jahres zu brechen versuchen werde. Heute aber haben Sie den Rekord; wir Amerikaner haben ihn durch Sie verloren. Das freut mich sehr. Unser Rekord war gut; Guter ist besser. Ich liebe das Gute, aber noch mehr das Beste. Zweitens möchte ich Ihnen meine herzlichsten Wünsche für Ihren Flug nach Amerika ausdrücken. Ich hoffe, daß Sie einen guten Flug und einen großen Erfolg haben werden. Von Ihnen nach Westen über den Ozean gibt es noch keinen Rekord. Goethe hat einmal gesagt, alles könne der Mensch ertragen, nur nicht eine Reihe von guten Tagen. In diesem Fall aber müßten wir doch auf wenigstens zwei gute Tage mit höchstem Interesse hoffen. Er hat auch gesagt, daß nicht Zwang, sondern Lust und Liebe der Antrieb zu großen Taten sind. Lust und Liebe haben Sie; die große Tat müßte ich Ihnen von ganzem Herzen. Deutschland hat den amerikanischen Fliegern nicht nur einen freundlichen, sondern einen außerordentlich herzlichen Empfang bereitet. Ich kann Ihnen im Voraus versprechen, daß meine Landsleute in Amerika Sie ebenso herzlich aufnehmen werden, und je besser der Flug, desto freundlicher wird der Empfang sein.“

Der Botschafter drückte Prof. Junkers und den Teilnehmern des Fluges mit großer Bewegung die Hand und schloß mit den Worten: „Gott segne Sie, und der Himmel sei Ihnen allen freundlich!“

Für die Rückfahrt lud Prof. Junkers seine Gäste in seine neueste und größte Maschine ein, die 15 Personen faßt. Das Flugzeug trat gegen 7 1/2 Uhr abends in Berlin ein.

## Die Dispositionen für den Ozeanflug.

Die beiden für den Ozeanflug bestimmten Junkersmaschinen D. 38 sind ein Frachtfahrer, der sich namentlich auch bei dem vorjährigen Seeflugwettbewerb in Buenos Aires sehr gut bewährt hat. Sie sind in ihrem Inneren so umgebaut worden, daß das größere Ritzwerk von Tanks angefüllt ist, durch die in der Mitte ein Ganggang in die im Schwanz befindliche kleine Kabine führt, in der eine Stange mit einem Anker ist. Die Führer sind zum Schutze gegen einzelne Unwetter ganz geschlossen. Beide Maschinen, die übrigens einen Motor und Metallpropeller haben, sind außerdem in einer großen Betonkammer gehalten. Kurz vor dem Start werden die beiden Maschinen auf die Namen „Europa“ und „Amerika“ getauft werden. Ritz und Edler werden die „Europa“ fliegen, die sie auch bei der Auffassung des Dauerrekords benutzt haben. Losle und Ritz die „Amerika“. Jedes Flugzeug wird drei Personen mitführen, da außer dem amerikanischen Journalisten Ritzhoffer auch der Propagandachef des Norddeutschen Lloyd, Dr. H. H. H. selbst mitfliegt. Die Piloten, die vier Flieger auch an-

probier Feldflieger, rechnen damit, daß sie bei mittleren Wetterverhältnissen etwa 40 bis 45 Stunden brauchen. Sie werden auf dem ganzen Wege Gegenwind haben. Tatsächlich ist die längere Dauer. Ein ausgezeichnetes Wettermann, wie Kapitän König, rechnet damit, daß auch um diese Jahreszeit immerhin noch mit Winden von 40 Kilometer Stundenwindgeschwindigkeit gerechnet werden muß. Der Grund der Verzögerung des Starts ist in die zweite Hälfte der Woche in die der augenblicklichen meteorologischen Lage zu suchen.

## Amerikanische Unterstützung des deutschen Ozeanfluges.

Die das Wolffbüro erzählt, hat der amerikanische Botschafter Schurman beim Staatsdepartement angefragt, ob eine Unterstützung des Ozeanfluges in der Weise möglich sei, daß eine amerikanische Radiostation ihnen 24 Stunden nach dem Start von Zeit zu Zeit Nachrichten über die Wetterverhältnisse auf der amerikanischen Seite des Ozeans und an der Küste gibt. Er fügte hinzu, daß er schon mit Rücksicht auf das unbegrenzte Entgegenkommen, das die amerikanischen Flieger in Deutschland gefunden haben, hoffe, daß eine solche Unterstützung möglich sei. In der Antwort des Staatsdepartements wird ausgeführt, daß das Wetterbüro in Berlin, das mit dem Marineamt zusammen in einer solchen Zusammenarbeit bereit sei. Die Station Par Harbor Main wird entsprechend den in Amerika zweimal täglich festgestellten Wetterbeobachtungen auf der Welle 241 die gewünschten Wetternachrichten geben, und zwar von 24 Stunden nach dem Start ab um 5 Uhr morgens und 5 Uhr abends mittlerer Greenwichzeit. Die Berichte werden um 11 Uhr morgens und abends jeweils wiederholt.

## Rein vorzeitiger Start der Ozeanflieger.

Berlin. In einigen Teilen des Reiches sind Gerüchte verbreitet, wonach die beiden Ozeanflieger der Junkerswerke bereits heute früh gestartet sein sollen. Die das Wolffbüro auf Erfundigung erzählt, sind solche Nachrichten vollkommen falsch. Es bleibt vielmehr bei der sicheren Mitteilung der Junkerswerke, daß der Start erst in der zweiten Hälfte der Woche erfolgen wird. In den Kreisen der Veranstalter des Fluges reißt man auf dem Standpunkt, daß nur unter Witterungsverhältnissen aufgeschoben werden soll, die nach menschlichem Ermessen ein Gelingen des Fluges gewährleisten. Die Qualität der Piloten wie der Maschinen reißt zu hoch, als daß sie größeren Gefahren der Art ausgesetzt werden dürften, die die Tragödie der französischen Ozeanflieger zur Folge hätten. In Dessau ist man überzeugt, daß der Flug bei dieser sorgfältigen Vorbereitung gelingen wird.

## Beachtung des deutschen Rekords in Paris.

Der Rekordflug der deutschen Flieger Ritzhoffer und Edler wird von den Pariser Zeitungen in großer Aufmerksamkeit beachtet. Interessant sind Auslassungen, die der „Intransigent“ an diese Mitteilung knüpft. Er erklärt, daß, ebenso wie zur Zeit Wilhelm II. für die Marine Propaganda gemacht wurde unter dem Schlagwort: „Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser“, heute in derselben Großartigkeit für die deutsche Luftschifffahrt gearbeitet werde. Das sei etwas, was den Franzosen fehle. Das französische Publikum müsse aufgerüttelt, mitgerissen und interessiert werden, damit die französische Aeronautil wieder, wie im Jahre 1913, die aller anderen Nationen übertrage.

## Opag und Flugverkehr.

Hamburg. Unter Bezugnahme auf eine kürzlich veröffentlichte Meldung, wonach auch die Hamburg-Amerika-Linie seit geraumer Zeit nach den verschiedensten Richtungen hin Verhandlungen eingeleitet habe, die auf die Erbauung eines geeigneten Flugzeugtypus für den Ozeanverkehr hinführen, wobei das Hamburger Fremdenblatt, daß hierfür die Uebereinstimmung mit den Ansichten, die man in Ozeanreisen habe, wohl nur ein Wasserflugzeug in Frage kommt, Anzeichen seien diese Verhandlungen nunmehr zu einem gewissen Abschluß gekommen, wenn es sich dabei auch nicht um eine feste Bindung auf Seiten der Opag handele. Nach dem genannten Blatt sind die Rumpfer-Werke in Uebereinstimmung mit der Opag mit der Konstruktion eines mehrmotorigen Großflugzeuges beschäftigt, das in der Lage sein soll, etwa hundert Passagiere und eine entsprechende Menge Fracht und Post zu befördern. Erst wenn ausgedehnte Versuche die absolute Sicherheit und Zuverlässigkeit einer solchen Maschine ergeben haben, würde die Inbetriebnahme des Flugzeuges unter der Opagflagge erfolgen. Ueber den Zeitpunkt einer etwaigen Inbetriebnahme lassen sich daher bestimmte Angaben noch nicht machen.

## Neue Ozeanflieger.

Es haben sich abermals zwei Franzosen gemeldet, die den Atlantischen Ozean überfliegen wollen, darunter Collet, der bereits als erfolgreicher Seeflugpilot bekannt ist.