Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Postscheckkonto Tageblatt Riesa. Fernruf Nr. 20. Postfach Nr. 12.

Das Riesaer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großenhain, des Amtsgerichts und der Amtsanwaltschaft beim Amtsgericht Riesa, des Rates der Stadt Riesa, des Finanzamts Riesa und des Hauptzollamts Meißen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Postscheckkonto Dresden 1580. Girokasse Riesa Nr. 52.

№ 191. Mittwoch, 17. August 1927, abends. 80. 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 Eintritts von Produktionssteuerungen, 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 29 mm breite, 1 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. Gewährter Rabatt erlischt, wenn der Betrag zerfällt, 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: i. V.: R. Teichgräber, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittrich, Riesa.

Indianerkrieg.

Aus Bolivien kommen Nachrichten von einem großen Aufstand der indianischen Gebirgsbevölkerung gegen den Staat und seine Truppen. Die heutige Jugend schon dürfte sich, selbst wenn sie in Vaters Schrank noch den „Lederstrumpf" oder den Karl May entdeckt hat, kaum mehr bewußt sein, wie im vorigen Jahrhundert diese braune Urbevölkerung der Neuen Welt die Phantasie und das Vorstellungsleben ganzer Generationen junger Menschen und nicht nur junger Menschen allein beschäftigt hat. Heute liest die Jugend Sportzeitschriften und mehr oder weniger zweifelhafte Magazine, sowie im Verborgenen eine gewisse „Literatur", die heutzutage die Zeitschriften-Kioske fast schon beherrscht. Einst lebten in Gedanken und Spiel Winnetou und Winnetou, heute hat man die Namen der Fußball-, Radfahr- u. Boxer-Champions im Kopf. Den Indianer-Büchern traut man schon deshalb nicht ganz mehr, weil man als gebildeter Mensch weiß, daß Pulver und Feuerwasser nach der allgemeinen Anschauung unsere „roten Brüder" fast gänzlich ausgerottet haben und daß die Nachkommen von Falkenauge und Adlerfeder, vom Springenden Hund und Grauen Bären in den Reservationen Nord-Amerikas künstlich auf Staatskosten erhalten werden, wie etwa bei uns die Tiere in den Zoologischen Gärten. Dafür lassen sie sich dann von den Eisenbahngesellschaften, die durch die ehemaligen Indianergebiete führen, zu Vorstellungen auf den Bahnhöfen beim Halten der Züge anwerben. Adlerfeder und Mokassins, Wildlederhose und Tomahawk sind Theaterrequisiten für die einstigen stolzen Beherrscher eines gewaltigen Erdteils geworden.

Ueber solchen und ähnlichen Bildern, wie sie den Verhältnissen in den Vereinigten Staaten entsprechen, vergißt man häufig, daß in Südamerika, in den gewaltigen Urwäldern des Amazonenstromes und in den selten aber nie vom Fuße eines weißen Mannes betretenen Gebirgszügen, noch Indianer hausen, die in ihren Gewohnheiten und ihrer Bewaffnung dem Bilde entsprechen, das uns die Indianerbücher gezeichnet haben. Auch in Bolivien, in der Hochgebirgswelt der Anden, deren Gipfel 8000 Meter hoch und darüber in ewigem Schnee auf Urwälder herniederblicken, hausen noch in ihren ursprünglichen Sitten Indianer, die sich nur ungern der staatlichen Macht, die nur allzu oft Willkür und Aussaugung ist, fügen. An und für sich ist ganz Bolivien ein Indianerland, das außerdem noch Mischlinge aus spanischem und indianischem Blut enthält. In den Städten sind die Nachkommen der Indianer zu einer faulen, diebischen, von übelsten Krankheiten geplagten Rasse degeneriert. In den Steppen und Wäldern und oben in den Anden hat der Indianer sich seine Freiheit und die Eigenart seines Empfindens zu wahren gewußt. Ein fanatischer Haß gegen die Weißen und ihre Zivilisation, gegen das unaufhaltsame und unheimliche Vordringen dieser Zivilisation und ihrer staatlichen Formen hat im Zusammenhang mit Mißgriffen der Verwaltung und politischen Intrigen, die ja in Bolivien, wie in den meisten anderen südamerikanischen Staaten, immerfort spielen, auch den neuen und, wie es den Anschein hat, ausgedehnten Indianer-Aufstand heraufbeschworen. In den Provinzen Cochabamba und Potosie ist es den Aufständischen sogar gelungen, Truppenabteilungen zu umzingeln, Truppen, die natürlich ebenfalls Indianer sind. Zu einem ernsthaften Kampf sind diese mit alten Flinten, vielfach noch mit Pfeil und Bogen, mit Schleudern und Messern ausgerüsteten Natursöhne natürlich nicht imstande, gegen Gewehre und Maschinengewehre gar sind sie machtlos. So werden sie sich, nachdem sie Blut gelassen haben und nachdem ihre Führer, soweit sie in Gefangenschaft geraten werden, schnell abgeurteilt worden sind, wieder in die Berge und Wälder zurückziehen, unversöhnt und jederzeit wieder bei günstiger Gelegenheit zu neuer Waffentat bereit.

Das deutsch-französische Handelsabkommen unterzeichnet.

Paris. Havas gibt um 10 Uhr bekannt, daß das deutsch-französische Handelsabkommen heute früh von Handelsminister Bokanowski und Ministerialdirektor Basse unterzeichnet worden ist.

Kabinettssitzung vor Genf.

Das deutsche Reichskabinett wird dem Berliner Tageblatt zufolge, bevor der Außenminister nach Genf abreist, nochmals zu einer Sitzung zusammentreten. In dieser Sitzung, die für 25. oder 26. August in Aussicht genommen ist, wird sich das Kabinett im einzelnen mit dem gesamten Genfer Fragenkomplex befassen und Dr. Stresemann voraussichtlich wiederum freie Hand für Genf lassen.

Der Gießener Zwischenfall.

Wie gemeldet wird, hat das Reichswehrministerium eine Untersuchung gegen Oberstleutnant Fritz eingeleitet, der bekanntlich die Verfassungsfeier in Gießen während der Rede des Oberstudienrats Professor Hüter verlassen hat. Die Prüfung wird sich vor allem mit der Rede beschäftigen, da festgestellt werden muß, ob durch sie etwa der unparteiliche Charakter der Verfassungsfeier gestört worden ist. In diesem Falle wäre das Verhalten des Oberstleutnants nach Ansicht der zuständigen Stellen berechtigt gewesen, da Reichswehrminister Geßler in einem Erlaß kurz vor dem Verfassungstag noch einmal darauf hingewiesen hatte, daß alle Feiern, an denen Vertreter der Wehrmacht teilnehmen, in überparteilichem Sinne geleitet sein müßten.

Die Vorbereitungen zum neuen Ozeanfluge.

Der mißlungene Ozeanflug.

Zweiundzwanzig Stunden nach ihrem Start ist die „Bremen" wieder auf dem Dessauer Flugplatz gelandet. Auch der zweite Versuch, den Atlantik von Osten nach Westen zu überqueren, ist also mißlungen, glücklicherweise nicht so tragisch wie der erste Flug der Piloten Nungesser und Coli. Aber dieser Zweiundzwanzig-Stunden-Flug bei Windstärke 12 durch Regen, Nebel und Gewitter **war für Maschine und Piloten eine Belastungsprobe, wie sie schwerer nicht gedacht werden kann.** Die ganze Welt zollt daher den tapferen Fliegern Anerkennung, auch wenn sie ihr Ziel nicht erreicht haben. Die deutschen Piloten haben ihre Absicht, von Deutschland nach Amerika zu fliegen, trotz allem **nicht aufgegeben.** Der Flug der „Bremen" hat den Beweis erbracht, daß das deutsche Flugzeug-Material und die Fähigkeiten deutscher Piloten genügen, um diese unerhört schwierige Aufgabe zu lösen, wenn die Bedingungen günstiger sind als am Sonntag und Montag. Namentlich die navigatorischen Leistungen der „Bremen"-Piloten, die bei Nacht und Nebel nach allen nur möglichen Richtungen versucht haben, das Unwetter über Irrland zu umfliegen, und die ihr Flugzeug sicher und unbeschädigt nach Dessau zurückbrachten, stellen der deutschen Flugkunst ein glänzendes Zeugnis aus.

Bei besserem Wetter wird ein Flug von Deutschland nach Amerika also wohl möglich sein. Eine andere Sache ist es aber, ob jetzt schon an einen **regelmäßigen Luftverkehr** zwischen Europa und Amerika zu denken ist. Solange Flugzeuge und Menschen noch solchen Gefahren ausgesetzt sind wie „Der weiße Vogel" und die „Bremen", ist es vollkommen ausgeschlossen, daß auch nur der Transport von Fracht und Post über den Atlantik in Frage kommt. Dabei ist es verhältnismäßig belanglos, ob es sich um Flugzeuge mit einem oder mit mehreren Motoren handelt, denn, wie der Flug der „Bremen" zeigt, ist weniger die Gefahr, daß der Motor aussetzt und zu Notlandungen zwingt, als vielmehr das Wetter und der Wind zu fürchten, die auch ein dreimotoriges Flugzeug ebensogut wie die „Bremen" zur Umkehr gezwungen hätten. Vorläufig handelt es sich bei den Ozeanflügen noch um Pionier- und Sorttaten, während der verkehrstechnische Wert bei dem augenblicklichen Stande der Flugtechnik offenbar noch recht problematisch ist.

•

Das Ergebnis der gestrigen Besprechungen.

Eine kurzfristige Wiederholung des Ozeanfluges.

Dessau. Die Besprechungen, die gestern bei Prof. Junkers mit den leitenden Herren der Junkerswerke und den Piloten der „Bremen" und der „Europa" stattfanden, dauerten bis in die späten Nachmittagsstunden. Sie beschäftigten sich vor allem mit der Sichtung und Erörterung der Erfahrungen des ersten Versuches und führten zunächst zu dem Ergebnis, daß fürs erste eine Wiederholung des Fluges nicht in Frage kommt. Auch wenn günstige Wetterkonstellationen eintreten sollten, würde in den nächsten Tagen ein neuer Start also nicht erfolgen. Ob er darüber hinaus noch vor dem Eintritt der Herbstwetterperiode stattfinden wird, hängt von dem weiteren Verlauf der Besprechungen ab. Jedenfalls ist die Leitung der Junkerswerke der Auffassung, daß die „Bremen" die Probe bestanden und ihre Eignung für das Projekt des Ozeanfluges bewiesen hat. Umsomehr will man eine Ueberstürzung der Wiederholung vermeiden und sich auch durch andere Ozeanflüge nicht beeinflussen lassen. In diesem Zusammenhange wird von den Junkerswerken auch betont, daß sie den Amerikaflug nicht in erster Linie von der sportlichen Seite her ansehen, sondern unter dem Gesichtspunkt der technischen, der wissenschaftlichen und der praktischen Entwickelung des Flugwesens.

•

Gründliche Vorbereitungen des Ozeanfluges.

Berlin. Das Ergebnis der gestrigen Dessauer Beratungen über die Wiederholung des Ozeanfluges ist von einigen Blättern so ausgelegt worden, als hätten die Junkerswerke auf einen neuen Versuch überhaupt verzichtet. Wie das Wolffbüro von einer Junkers nahestehenden Seite erfährt, trifft diese Auffassung aber nicht zu. Das Projekt des Ozeanfluges wird von den Junkerswerken auch weiterhin betrieben, allerdings nicht mit irgendwelcher Rekordüberstürzung, sondern in der ruhigen Sachlichkeit und Ueberlegung, die auch, wie in der Presse anerkannt wurde, den Vorbereitungen des ersten Fluges zu Grunde lag.

In diesem Zusammenhang wird übrigens auch die Darstellung gezeichnet, wonach der Start am Sonntag aus besonderen Gründen erfolgt sei, obgleich die Blättermeldungen ausführlich abgeraten hätten. Tatsächlich liegen die Dinge so, daß die Hamburger Seewarte, ebenso wie die anderen Meteorologen, die Wetterlage am Sonntag als besonders günstig dargestellt haben. Entscheidend war dabei, daß man den Flugzeugen, wenn sie die Nordroute über die Orkney-Inseln fliegen, auf den größten Teil des Weges nach Amerika günstiges Wetter und sogar Rückenwind aussagte. Auf der Nordsee fanden die Maschinen dann aber außerordentlich schlechtes Wetter, daß es ihnen unmöglich war, überhaupt bis zur Nordroute durchzudringen, diese Tatsache bestimmte für das Schicksal des Fluges.

•

Die Junkerswerke zu dem Sturmflug der „Bremen".

Dessau. In einem Communiqué nehmen die Junkers-Werke zu dem Sturmflug der Bremen" noch einmal Stellung. Danach hat die „Bremen" Irland an der Bournemündung erreicht und, dem starken Nebel nach Süden ausweichend, Cork Harbour an der irischen Südküste gewonnen. Böiger Südweststurm bei einer Windstärke 6—8 zwang die Flieger, das hochbelastete Flugzeug mit Vollgas zu fliegen, wodurch ein starker Brennstoffverbrauch eintrat. Aus diesem Grunde entschlossen sich die Flieger, am 15. August 7.15 Uhr morgens zur Umkehr über die irische Ostküste, Halifax-Hall, die Themse-Mündung zwischen Folkestone und Dover und Dünkirchen, Brügge wurde überflogen, Rheine, Hannover und Braunschweig, bis um 16,24 Uhr die glatte Landung in Dessau erfolgte.

•

„Paris Soir" zum Flug der „Bremen".

Paris. Der „Paris Soir" schreibt: Man muß vorbehaltlos die deutsche Mannschaft des Flugzeuges „Bremen" zu ihrer tadellosen Haltung während des sehr schweren Fluges beglückwünschen. Es wäre lächerlich und ungerecht, wenn man irgendwie den von Loose angesichts der Unmöglichkeit der Fortführung des Fluges gefaßten Beschluß, umzukehren, kritisieren wollte. Der Versuch der deutschen Flieger stellt also nach unserer Ansicht nicht einen Mißerfolg dar, sondern eine wertvolle Lehre. Man versteht jetzt die zahllosen Schwierigkeiten, die einem Ozeanflug von Osten nach Westen entgegenstehen und man begreift, welche genauen Vorbereitungen die Mannschaften für eine so schwere Fahrt treffen müssen. Daher wundern wir uns auch nicht, daß bei der jetzigen Witterung von keinem neuen Start vor Ablauf mehrerer Tage die Rede ist. Jetzt abfliegen, besonders in nördlicher Richtung, wäre Selbstmord.

•

Wiederholter Absturz eines Junkers-Flugzeuges.

Das Junkers-Flugzeug D. 1150, das am Freitag auf dem Fluge von Dessau nach Zürich in der Nähe des Ueberlinger Sees eine Notlandung vornehmen mußte, wollte vorgestern abend nachdem die erforderlichen Ergänzungsteile aus Dessau eingetroffen und aufmontiert worden waren, seinen Flug nach Zürich fortsetzen. Der erste Startversuch mißlang. Beim zweiten Start wurde das Flugzeug in einer Höhe von 50 Metern abgetrieben, stieß an einen Kirschbaum und beim Sturz brach das Fahrgestell und der Propeller. Die Maschine gilt als vollständig zertrümmert. Der Monteur wurde nicht verletzt, dagegen mußte der Pilot Gote in einem Auto in das Konstanzer Krankenhaus gebracht werden. Seine Verletzungen sind jedoch nicht ernst. Fahrgäste waren nicht im Flugzeug.

Die Vorbereitungen Könnekes.

Köln. Direktor Moll von den Caspar-werken erklärte gestern abend den Pressevertretern bezüglich der Vorbereitungen Könnekes u. a.: Der für gestern früh angesetzte Startversuch konnte wegen des ungünstigen Windes und des anhaltenden Regenwetters nicht stattfinden. Inzwischen ist von Zürich ein neuer Szintilla-Anlasser eingegangen, um ihn gegen den bisherigen Bosch-Anlasser auszutauschen. Ferner ist von Frankfurt ein neuer Versuchspropeller eingetroffen, zu dem Zwecke, durch Feststellung der Vergleichswerte die bisherigen Propeller mehr zu verschränken, um einen höheren Wirkungsgrad zu erreichen. Die öfteren Landungen mit der bisherigen Nutzlast von 3580 Kilogramm beanspruchen die Elastizität der „Germania" in außerordentlich hohem Maße und ziehen die Maschine durch die Erschütterungen bei der Landung stark in Mitleidenschaft. Zur **Wetterlage** erklärte Direktor Moll, daß die gesamte Wetterlage außerordentlich ungünstig sei. Es werde damit gerechnet werden müssen, daß diese Wetterlage immer noch 2 bis 3 Tage anhalte. Unter diesen ungünstigen Wetterverhältnissen sei an einen endgültigen Start Könnekes **vor Ende der Woche nicht zu denken,** zumal auch noch die einzelnen technischen Ueberprüfungen eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen. Wie wir noch hören, kommt die Mitnahme des Bordfunkers Steher nicht in Frage und man steht diesbezüglich mit anderen Kräften in Unterhandlungen.

Der Start zum Honolulu-Flug.

Wie aus Oakland in Kalifornien berichtet wird, ist der Eindecker „Oklahoma", der von Griffith geführt wird, als erster von 9 Maschinen zum Flug nach Hawai um den 140 000-Mark-Preis gestartet. Die zweite Maschine hatte bei dem Start einen Unfall und wurde erheblich beschädigt, sodaß sie ausscheiden ist.