

Rieser Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Verlagsstelle
Rieser Tageblatt
Herausg. Nr. 22
Postfach Nr. 22

Das Rieser Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft
Gersheim, des Amtsgerichts und der Kantonsverwaltung beim Amtsgericht Ries, des Rates der Stadt Ries,
des Finanzamts Ries und des Gesundheitsamts Weihen behördlich-öffentlich bestimmte Blatt.

Verlagsdruckerei
Ries 1927
Groschke
Ries Nr. 22

Nr. 288.

Mittwoch, 5. Oktober 1927, abends.

80. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7 1/2 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Druckpreis: gegen Vorzahlung, für einen Monat 3 Mark 25 Pfennig durch Post oder
durch Debit. Für den Fall des Stützjahrs zum Jahresanfang werden, Schenkungen der Höhe und Materialpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Ungezogen
zu die Nummer des Abgabebetags sind bis 5 Uhr vormittags anzugeben und im voraus zu bezahlen; eine Gewähr für den Gehraus an bestimmten Tagen und Wägen wird nicht übernommen. Grundpreis für
die 22 von heute, 3 von heute Grundpreis: 100 (100) 20 Gold-Pfennige; die 22 von heute 100 Gold-Pfennige. Zahlung- und Erfüllungsort: Ries. Wichtige Unterhaltungsbelege
Spenden an der Höhe. — Im Falle Unwohlens — Freitag oder Sonntag irgendwelcher Einnahmen des Betriebes der Druckerei, der Verleger oder der Verlegerungsanstalten — hat der Verleger
keinen Anspruch auf Befreiung oder Nachzahlung des Druckpreises. Retention und Verlag: Sanger & Winterlich, Ries. Geschäftsstelle: Postfach Nr. 22.
Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Klammann, Ries; für Anzeigen: Wilhelm Dietrich, Ries.

Neue Wege der Weltpolitik.

Den Begriff „Weltpolitik“ begreifen, heißt erkennen, daß nur die Weltmächte, das heißt die künftigen wirtschaftlichen oder die militärisch-kraftvollen Nationen (in geschlossenen haben. Wenn man daher das Bild der heutigen Weltpolitik einer kritischen Würdigung unterziehen will, so ist man auf das, zunächst einmal schärfsten, welche Staaten der Welt die militärisch oder wirtschaftlich künftigen sind, welche Pläne sie verfolgen, nach welcher Richtung ihre wirtschaftlichen oder militärischen Expansionsgelüste sie streben. Es gibt heute drei Weltmächte, deren innere und äußere Kraftfaktoren es ihnen erachtet, das Bild der Weltpolitik zu beeinflussen, zu verändern, zu erweitern oder gänzlich umzugestalten. Diese drei großen Weltmächte sind das großbritannische Imperium mit seinen Dominions, das militärisch mit der größten Machtstärke ausgestattete Frankreich und schließlich Amerika mit seiner ungeheuren Wirtschaftskraft und seinen ungeheuren Weltmitteln. Für die Konzeption des politischen Bildes in Europa spielen die Vereinigten Staaten, zu einem großen Teil wenigstens, auf ihre Mitwirkung an der Gestaltung des politischen Weltbildes sei daher heute unerörtert gelassen. Beschränken wir uns auf das Wesentliche, die Ziele und Pläne der beiden europäischen Weltmächte. Auf die Politik Englands, auf die Politik Frankreichs. Die Strömungen zwischen diesen beiden Nationen sind der Untergrund des heutigen diplomatischen Betriebes in Europa, sie sind die Untergründe, Anlässe und Motive der politischen Manöver des Völkerbundes und somit auch der Europa. Die Politik Großbritanniens basiert heute auf dem Kampf der britischen Wirtschaft gegen Sowjet-Rußland. Die Politik Frankreichs immer noch auf dem Gegensatz zu Deutschland. So müssen diese beiden Triebfedern der englischen und französischen Politik auch das Auf und Ab, die Anspannung und Ausgeglichenheit, die Nervosität über die Berührung der europäischen politischen Situation bedingen. Da nicht abzusehen ist, daß die englischen und französischen politischen Tendenzen sich in verschiedenen Bahnen bewegen, so ist damit auch das Vorhandensein eines englisch-französischen Gegensatzes gegeben. Dabei zu beachten ist, daß gerade dieser Gegensatz (handelt es sich doch um den Gegensatz der beiden europäischen Weltmächte) den wesentlichsten Faktor der europäischen Politik überhaupt liefert.

Dieser englisch-französische Gegensatz konstruiert sich in der Hauptsache aus den abweichenden Ansichten in England und Frankreich über die Behandlung der russischen Frage. London hat den Bruch mit Moskau vollzogen. Vermutlich in der stillen Erwartung, daß Paris als freundschaftlicher Entente-Kamerad dem Beispiel der englischen Politik folgen würde. Diese englische Erwartung ist bitterlich enttäuscht worden. Der Quai d'Orsay tritt nicht nur nicht auf einen Bruch mit Moskau ein, er zeigt auch gegenteilig, daß er durchaus bereit ist, aus den englisch-russischen Mißverständnissen das möglichst Günstigste für Frankreich herauszuholen. Die deutsch-französische Politik spielt immer deutlicher erkennbar auf die Schaffung eines Chlocares hin, also auf eine möglichst unerschütterliche Sicherheits-Garantie der Grenzgebiete des Völkerbundes im Osten hin. Für die Verwirklichung dieses französischen Zieles könnte Moskau der ideale Helfer sein. Dabei auch die immer härter werdenden Tendenzen in Paris zu einer Annäherung an die Sowjets, auf dem Wege über die Schuldenregulierung. Diesen Tendenzen kommt der englisch-russische Konflikt sehr zustatten. Zwingt doch der wirtschaftliche und politische Bonifatismus Moskau in den Ausweg zu einer anderen Annäherung nach dem Westen. Das mußte bei den Sowjets zu der Überzeugung führen, daß sie, wenn sie die notwendige Hilfe in London nicht erhalten können, sie vielleicht doch bei der zweiten europäischen Weltmacht, das wäre in Frankreich, finden würden. So kommen im Grunde genommen die Wünsche Moskaus und auch Paris' sich ziemlich nahe. Rußland braucht den Ausweg aus der Umklammerung, die die englische Politik beschließt. Frankreich braucht Rußland zur Verwirklichung des Zieles eines Chlocares. Daher auch die Bereitwilligkeit des Quai d'Orsay, trotz des Moskauer Zwischenfalls, die Schuldenverhandlungen mit Moskau wieder aufzunehmen. Dabei auch die Möglichkeit in Moskau oder der Moskauer-Affäre, welche beiden Parteien die harte Wahrheitsliebe in sich schließen, daß eine französisch-russische Annäherung, der eine russisch-polnische und schließlich auch eine russisch-rumänische parallel laufen würde, sich bemerkbar machen lassen kann.

Dieser Möglichkeit zu begreifen, ist selbstverständlich die wichtigste Aufgabe der englischen Außenpolitik. Nach bewährten Grundrissen versucht man dies auf dem Wege eines noch zu schaffenden politischen Druckes auf Frankreich. Die englisch-italienische Freundschaft und dann noch mehr der französische Besuch Chamberlains in Barcelona weisen die Richtung, in der dieser politische Druck gesucht werden soll. Dieser politische Druckmittel heißt, mit kurzen Worten ausgedrückt, die Tanagerfrage. Zwar hat England in der Behandlung dieses Problems bisher sich grundsätzlich gegen die Einbeziehung der internationalen Tanagerfrage in das spanische Selbstbestimmtheitsausgesprochen. Da aber in den spanisch-spanischen Auseinandersetzungen über das Schicksal Tangers Spanien auf diese wesentliche Forderung verzichtet, und sich damit begibt, auf die Unterstellung der Volkseigenen in der Tanagerfrage unter spanischer Leitung zu drängen, so ist es sehr wahrscheinlich, daß England im Hinblick auf das zu suchende „Druckmittel“ nunmehr eine Stellung in der Tanagerfrage einnimmt, die den spanischen Wünschen sehr nahekommt, die französischen Forderungen aber ablehnt. Das hierbei das Foreign Office auch sehr schicklich mit den Mittelmeer-Plänen Mussolinis operiert, sei nur nebenbei erwähnt. Das die englischen Absichten in

Deutscher Ozeanflug.

Ein Unternehmen der Junkerswerke.

Start des D 1230.

(Rorderney, 4. Oktober. Das Flugzeug D 1230 hat um 14.46 Uhr nach einem Start von etwa 200 Metern den Flug nach den Klippen in westlicher Richtung angetreten. Um 15.10 Uhr hatten sich die Piloten Loope und Starke nach herzlicher Begrüßung von ihren Gastinnen an Bord des Flugzeuges begeben. Auf Loope und Starke sind der Bordmechaniker Frigler und der Bordkutscher Loewe im Flugzeug.

Das dreimotorige Wasserflugzeug soll den Transoceanflug in mehreren Etappen ausführen, und zwar zunächst in 14-tägigem Flug die reichlich 2000 Kilometer lange Strecke nach Rio (Maoren). Die Maschine ist im europäischen Hauptverkehrsnetz bereits seit längerer Zeit erprobt und bietet im Normalverkehr Platz für den Führer, den Bordmechaniker und 3 Passagiere. An Stelle der Passagierplätze sind zu beiden Seiten Benzintanks eingebaut. Das Flugzeug hat außerdem die Aufgabe, die Postkiste der „Europa“ und der „Drems“ nach Amerika zu befördern. Es ist ein Ganzmetallflugzeug, das in Dessau gebaut und in Mainz auf Schwimmer gesetzt worden und der Witterungsbeständigkeit wegen mit einer beständigen Reinigung versehen ist. Die 3 Junkersmotoren sind vom Typ L V mit je 280 PS. Das Flugzeug kann seine Manövrierfähigkeit auch mit nur 2 Motoren aufrechterhalten.

(Berlin. Wie wir von beteiligter Seite erfahren, haben die Piloten der D 1230 Anweisung, die Durchführung des Fluges keineswegs zu überlassen, da es sich nicht um einen Rekordflug handelt, die Verantwortlichen vielmehr den Hauptwert darauf legen, die Sicherheit des Fluges zu bewahren.

(Dessau. Die D 1230, die jetzt den Flug nach Newport unternimmt, ist das bekannte dreimotorige Großflugzeug, das von den Junkerswerken bereits vor ein paar Jahren herausgebracht worden ist und sich im deutschen Luftverkehr außerordentlich bewährt hat. Man hat es bisher nur als Landmaschine benutzt. Die Severa in Kiel, das ist die Seeflug-Versuchs-L.-G., hat das Flugzeug von den Junkerswerken erworben und es auf dem Hülswert der Junkerswerke in Mainz zu einem Wasserflugzeug umgebaut lassen. Es gilt als fechtfähig, um so mehr als das Ganzmetallflugzeug aus starken Blechen gegenüber handhalten dürfte. Der Pilot Loope ist bekannt als der Flieger, der die „Drems“ nach Amerika steuern sollte. Die beiden anderen Piloten, Loope und Starke, sind ebenfalls in den Diensten der Junkerswerke gewesen, seit geraumer Zeit aber ausgeschieden und in die Dienste der Severa getreten, die bereits mehrere Flugzeuge von den Junkerswerken erhalten hat. Starke ist ein alter Kriegspilot, und auch Loope ist als zuverlässiger Pilot bekannt. Die Voraussetzungen für das Gelingen des Fluges sind, soweit die Besatzung in Frage kommt, jedenfalls gegeben. In Dessau sieht man dem Ozeanflug in vollem Vertrauen entgegen.

Die Maschine entspricht dem Typ G 24, die die Firma Junkers im Herbst 1925 zum ersten Male als dreimotoriges Verkehrsflugzeug herausgebracht hatte. Wie alle Junkersmaschinen ist auch diese eine reine Metallkonstruktion mit völlig freitragenden Tragflächen, die unterhalb des Rumpfes gelagert sind. Für den Sonderzweck, für den die Maschine im Sommer 28. 28. gebaut wurde, ist die Bauart der Schwimmer besonders durchgebildet worden. Es kam darauf an, der Maschine eine unbedingt zuverlässige Hochseefähigkeit zu geben. Die in Kiel und Mainz verankerten Probeflüge führten denn auch zu dem Ergebnis, daß die Sonderkonstruktion den Anforderungen entsprach. Die Abstände sind auch hier die Schwimmerkörper in mehrere wasserichte Schotten geteilt, wobei die Tragfähigkeit so berechnet ist, daß einer von den beiden Schwimmern die gesamte Last des Flugzeuges zu tragen imstande ist. Die Spannweite der Tragflächen beträgt rund 30 Meter und die Länge etwas mehr als 15 Meter. Ausgerüstet ist die Maschine mit 3 Junkers-L-V-Motoren mit einer Spitzenleistung von je 280 PS. Das Gesamtgewicht der Maschine beträgt ungefähr 4 1/2 Tonnen. Die Zuladung kann bis zu etwa 2 Tonnen

Paris wohl verhandelt wurden, daß jetzt zur Evidenz die ungeheure Aufregung, die der Besuch Chamberlains in Barcelona in Frankreich auslöste und die zum Teil weit über das Ziel schießenden Kombinationen, die die französische Presse an diese Ministerkonferenz knüpfte. Es wird sich nun zu zeigen haben, ob der englische politische Druck auf Frankreich oder die mit Rußland verbundenen Wünsche Chamberlains die endgültige Geltung der Pariser Regierung bestimmen werden. Jedenfalls hat die deutsche Politik allen Anlaß dazu, der Entwicklung dieser Dinge die größte Aufmerksamkeit zu widmen. Denn es läßt sich nicht leugnen, daß Deutschland, wenn auch nicht unmittelbar, so doch mittelbar ein der wesentlichsten Objekte der Weltpolitik der beiden europäischen Weltmächte darstellt.

geherrigt werden, so daß also neben den vier Passagieren genügend Betriebsstoff mitgeführt werden kann. Außer dem üblichen Tragflächentank sind in dem Rumpf der Maschine in dem Raum, der sonst zur Unterbringung von weiteren Passagieren zur Verfügung steht, noch weitere größere Tanks eingebaut worden. Die Maschine führt eine Bordfunkanlage, die außer dem Aufnehmen und Senden von Funkmeldungen eine sehr genaue Funkpeilung gestattet, so daß die Flieger für die Orientierung von Kompaß und Sicht verhältnismäßig unabhängig sind.

Landung des Flugzeuges in Holland.

(Amsterdam. Das deutsche Junkers-Flugzeug D 1230, das gestern nachmittags von Rorderney kommend, um 17.30 Uhr über der Stadt eintraf, um bald darauf im hiesigen Marine-Flughafen Schellingwoude glatt zu landen, ist in Schellingwoude neu mit Benzin versehen worden.

Man war am Abend eifrig mit der Benzinvorrichtung beschäftigt. Der Start sollte heute möglichst frühzeitig, etwa zwischen 4 bis 5 Uhr, stattfinden. Die nächste Station soll auf den Klippen gemacht werden. Die Flieger sind im Victoriahotel abgeteigt. Ueber den ganzen Plan sind seitens der Flieger auch weiter das größte Stillschweigen bewahrt. Man sagt, es handle sich nur um einen Probeflug, bei günstigem Wetter werde man nächsterweil nach Amerika fliegen.

Die Dame, die sich als Passagier an Bord des Flugzeuges befand, ist eine Wiener Schauspielerin Frau Elz Tilens.

Der Start zum Ozeanflug — Bericht eines Augenzeugen.

(Rorderney, 4. Oktober. (Telefon.) Seit der gestern abend hier erfolgten Landung des Junkersflugzeuges D 1230 herrschte allgemeine Spannung wegen des Starts. Am Abend verlautete, daß er um 5 Uhr vor sich gehen würde. Die Vorbereitungen wurden während der Nacht getroffen. Bei Scheinwerferlicht wurde gekant. Gegen drei Uhr waren 21 Fässer Betriebsstoff an Bord genommen. Bald darauf wurde über dem Fährwerk die Antenne angebracht. Etwa 1 Stunde später verammelte sich eine große Menschenmenge, die dem Start beiwohnen wollte. Um 5.15 Uhr setzte bestiger Regen mit Wind und Hagel ein, scheinbar ein Gewitter, da das elektrische Licht im Orte erlosch. Die Standposten ließen sich aber auch durch das Unwetter nicht vertreiben. Ihre Geduld wurde belohnt: Um 5.47 Uhr erstrahlte wieder die Sonne. Gegen 8 Uhr wird es lebendig um das Flugzeug. Die wenigen Sippenwachmeister können die Vorhängen nur mit Mühe zurückhalten. Gegen 11 Uhr wird ein kleiner Postwagen von den Angestellten des Flughafens an die Startbahn gerollt. In dem Wagen befindet sich Ozeanpost, doch der Start findet noch immer nicht statt. Erst gegen 15 Uhr werden die Propeller angemoren und das Flugzeug wird, begleitet von einer kleinen Dampfmaschine, auf die offene See gebracht. Zwei Herren und eine Dame hatten sich vor dem bereits an Bord begeben. Ein weiterer Flugzeuginsasse folgte in einem Ruderboot, das ihn in schneller Fahrt zum Flugzeug bringt. Gegen 16 Uhr sehen plötzlich die Motoren an. Der Zuschauer bemerkt sich das Gefühl, daß sie verlagern, doch bald setzt auch der mittlere Motor und dann auch die beiden seitlichen Motoren wieder ein. Das Flugzeug gleitet langsam auf dem Wasser vorwärts. Man hat den Eindruck, als genähe die Kraft der Motoren nicht, um das schwere Flugzeug vom Wasserpiegel zu heben. Plötzlich sehen wieder sämtliche Motoren an: Ein Dampfer, der am Flugzeug vorbeifährt, hat den Weg versperrt. Als die See wieder frei ist, sehen die Motoren wieder ein, und unter dem Jubel der harrenden Menge hebt sich das Flugzeug bald darauf ruhig und sicher vom Wasser. Noch eine Schiffe über der Insel und dann verschwindet das Flugzeug am Horizont.

Auf dem Wege nach Sissabon.

(Amsterdam. (Funkpost.) Das Flugzeug D 1230 ist um 16.46 Uhr Amsterdamer Zeit von hier abgeflogen, westwärts nach Sissabon.

Die Befolungsbücherei im Reichsrat.

(Berlin. Die vereinigten Ausschüsse des Reichsrates sind gestern nachmittags 4 Uhr unter dem Vorsitz des Reichsministers der Finanzen Dr. Schäfer in die Beratung der Befolungsbücherei eingetreten. Vor die technische Beratung der Befolungsbücherei wurde laut Germania die Befolungsbücherei für die Länder und Gemeinden gestellt. Die Befolungsbücherei wurde in einem kleinen Ausschuss weiterberaten werden, während der große Ausschuss in die technische Beratung der Befolungsbücherei eintritt.