# Riesaer Tageblatt

## und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Hauptgeschäftsstelle Tageblatt Riesa. Fernruf Nr. 20. Postfach Nr. 32.

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 1559. Girokasse: Riesa Nr. 52.

**№ 60.** **Sonnabend, 10. März 1928, abends.** **81. 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 20 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 65.

Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittrich, Riesa.


## Berlin—Moskau.

Als im Oktober 1925 der deutsch-russische Handelsvertrag abgeschlossen wurde, setzte man in den Wirtschaftskreisen Deutschlands sehr große Hoffnungen auf eine günstige Entwicklung der durch diesen Vertrag gesicherten Handelsbeziehungen zwischen den beiden Völkern. Bekanntlich ruht dieser Vertrag auf der Gewährung eines 300 Millionen-Kredits der Reichsregierung an die deutsche Industrie, was besagt, daß das Reich gegenüber den deutschen Lieferanten die Bürgschaft für die russischen Zahlungen übernahm. In der Zeit nach dem Abschluß dieses Vertrages bis heute sind in einem immer stärkeren Maße aus den Kreisen der für dieses Russengeschäft interessierten deutschen Wirtschaft Klagen über den schlechten Gang der Geschäftsabwicklung laut geworden. Nachdem sich auch statistisch feststellen ließ, daß der deutsche Gewinn an diesem Russengeschäft auch nicht im Entferntesten den Erwartungen entsprach, die man bei der Bewilligung des Kredites als eine Selbstverständlichkeit bewertete, hat man Moskau nahegelegt, Delegierte zu einer eingehenden Aussprache über die bestehenden Schwierigkeiten nach Berlin zu entsenden. Schon allein die Tatsache, daß die Sowjetregierung diesem deutschen Wunsch entsprach und eine Kommission nach der Reichshauptstadt entsandte, zeigt, daß man auch in Moskau die deutschen Klagen über die Auswirkungen des Handelsvertrages nicht ganz abtun will. Seit dem 11. Februar dieses Jahres sind nun die deutsch-russischen Handelsbesprechungen in Berlin im Gange. Da diese Aussprache sehr diskret geführt wird, und wenig über den Stand der Verhandlungen in die Oeffentlichkeit dringt, so ist es im Augenblick schwer zu sagen, mit welchem Ergebnis man zu rechnen hat. Immerhin berechtigt die lange Dauer der Besprechungen und auch der Inhalt einiger russischer Forderungen zu der Annahme, daß es bis zu einem Abschluß der Verhandlungen noch eine Weile Zeit haben wird.

Um die Situation zu erkennen, vergegenwärtige man sich die Gründe, die den Gegenstand der deutschen Klagen bilden. In der Hauptsache bestand die deutsche Ausfuhr nach Rußland in Fertigfabrikaten. Wenn man sich nun vor Augen hält, daß der prozentuale Anteil dieser Ausfuhr nach Rußland gemessen an dem Gesamtumfang der deutschen Ausfuhr nach allen Ländern kaum 3,1 Prozent beträgt, so wird man sagen müssen, daß mit der Entrierung dieses großzügigen Russengeschäfts mit der Grundlage eines 300 Millionen-Kredits ein Aufwand getrieben wurde, der in gar keinem Verhältnis steht zu dem tatsächlichen Ausmaß, das dieses Geschäft angenommen hat. Es kommt hinzu, daß eine deutsche Nachprüfung der Verhältnisse ergeben hat, daß diese ungünstige Entwicklung der deutsch-russischen Handelsbeziehungen nicht als die Folge einer nur geringen Aufnahmefähigkeit des russischen Marktes zu bezeichnen ist oder als eine Folge anderer technischer Schwierigkeiten. Die Schwierigkeiten und Hemmungen liegen lediglich in der Art und Weise, wie die Sowjets die verschiedenen Vertragsbestimmungen zu handhaben belieben. Die Eingriffe der Sowjetbehörden in die deutsche Organisation des Versicherungsgeschäfts, der Spedition, der Transportverhältnisse und des Handels sind vom deutschen Standpunkt aus betrachtet nicht anders als Schikane zu bezeichnen, die andererseits Rußland mit seinem antikapitalistischen Organismus und seiner Außenhandelsmonopolstellung zu entschuldigen versucht. Die deutschen Klagen werden noch besonders durch die Tatsache gestützt, daß im Gegensatz zu Deutschland die Sowjetregierung durch die bisherige Ausführung des Geschäftes mit Deutschland ein nicht zu verachtendes Plus auf ihr Konto schreiben kann. Die russische Ausfuhr nach Deutschland hat sich nach dem Abschluß des Handelsvertrages außerordentlich gehoben, und zwar zu einem Stand, neben dem die deutsche Ausfuhr nach Rußland nur eine ganz verschwindende Rolle spielt. Die deutsche Wirtschaft mußte sich fernerhin im Laufe der letzten beiden Jahre davon überzeugen, daß im Gegensatz zu dem ständigen Sinken der deutschen Rußlandsausfuhr der russisch-amerikanische und besonders auch der russisch-französische Handelsverkehr beständig an Umfang zunahm. Auch dies ist sicherlich ein Umstand, der nicht gerade eine deutsche Zufriedenheit über die Auswirkungen unserer Handelsbeziehungen zu Rußland stärken kann.

In den zurzeit noch tagenden deutsch-russischen Besprechungen in Berlin will man von deutscher Seite aus versuchen, eine Deutschland befriedigende Auslegung des Vertrages von Seiten der Russen zu erlangen. Zum mindesten hofft man, die Moskauer Delegation davon zu überzeugen, daß die bisherige Handhabung der Handelsvertragsbestimmungen durch das Land sich keineswegs mit dem Sinn und dem Geist des abgeschlossenen Vertrages vereinbaren läßt. Wenn man auch wenig über den Gang der Verhandlungen hört, so lassen doch die Pressekommentare aus Rußland die Moskauer Tendenz erkennen, die für Deutschland große Bedeutung der Berliner Besprechungen möglichst herabzusetzen. Die Aussprache erhält im übrigen durch eine neue Kreditforderung der Russen eine weitere erhebliche Belastung. Diese russischen neuen Kreditwünsche werden zwar nicht in die Debatte über die Auslegung oder die Revision des Vertrages geworfen. Aber sie stehen doch sehr bestimmend hinter der ganzen Stimmung der Besprechungen, und zwar als ein Pressionsfaktor, auf den die russische Delegation anscheinend nicht verzichten will. Diesen russischen Kreditwünschen gegenüber ist zu sagen, daß sie in Deutschland wohl nicht das geringste Entgegenkommen finden werden. Wenigstens nicht so lange, als bis von russischer Seite der deutschen Wirtschaft eine Sicherheit gegeben wird, die eine reibungslose Handhabung der Handelsvertragsbestimmungen im Sinne und Geist des Vertrages gewährleistet. Wenn auch nicht geleugnet werden soll, daß das Reich im Interesse der Stabilisierung des deutschen Handelsverkehrs eine baldige Einigung über die strittigen Fragen begrüßen würde, so trübt dieser Wunsch doch nicht die deutsche Erkenntnis, daß diesmal die Russen an der Reihe sind, ihr Entgegenkommen auch durch die Tat zu beweisen.

# Die Aussprache über Verkehrsfragen beendet.

### Die teuren Frachten. — Kritik am Verkehrsetat.

## Deutscher Reichstag.

Die zweite Beratung des

### Haushalts des Reichsverkehrs-Ministeriums

wird fortgesetzt.

Abg. **Engberding** (DVp.) weist darauf hin, daß in **manchen Produktionsgebieten die Frachten eine größere Rolle spielen als die Löhne bei den Produktionskosten. Die deutsche Wirtschaft brauche deshalb auf dem Gebiet der Frachten einen wirksamen Regulator im Reichswirtschaftsministerium.** Der Reichstag habe leider dem Ministerium die nötige Rückenstärkung gegenüber der Reichsbahn nicht immer gegeben. Das Schicksal Ostpreußens hänge wesentlich von der Gestaltung der Frachten ab. Die Vollendung des Mittelland-Kanals dürfe nicht länger verzögert werden. Die industrielle Entwicklung Deutschlands wäre ohne die Binnenschiffahrt gar nicht möglich gewesen. Das Reichsbahngesetz sei von allen Dawesgesetzen das bedenklichste für die Wirtschaft gewesen. Die These, daß die Reichsbahn ihre Daweslasten selbst verdienen muß, müssen wir fallen lassen, wenn wir unsere Wirtschaft nicht erdrosseln wollen. Die Not wird uns zu Reichszuschüssen zwingen, mit denen wir auch Arbeit für unsere Erwerbslosen schaffen können. Der Redner tritt dann für den Ausbau einzelner Verkehrslinien im Westen ein.

Abg. **Frau Dr. Lüders** (Dem.) wendet sich **gegen die Absicht, bei der Schaffung von zwei Klassen auf der Reichsbahn den Fahrpreis für die billigste Klasse über den Preis der jetzigen IV. Klasse hinaus zu erhöhen.**

Abg. **Hartmann** (Dn.) beklagt die **ungünstigen Eisenbahnverbindungen** in dem wirtschaftlich so stark entwickelten Freistaat Sachsen. Mit seinen Angriffen gegen den Minister habe Dr. Mittelmann gezeigt, daß in der Deutschen Volkspartei die Arbeiterfreundlichkeit nicht stark vertreten sei.

Abg. **Dr. David** (Soz.) fordert einen Neubau der Mainzer Rheinbrücke und verlangt Verkehrsverbesserungen für das Mainzer Gebiet. Für die Reichswasserstraßen-Direktion sei Mainz der geeignete Platz.

Abg. **Groß** (Ztr.) bedauert, daß **für rentable Anlagen** der Reichsbahn die laufenden Einnahmen in Anspruch genommen werden müssen, während nach den Grundsätzen einer gesunden Finanzwirtschaft hierfür Anleihen aufgenommen werden müßten. Den wirtschaftlichen Bedürfnissen des deutschen Südens sollte bei der Tarifgestaltung besser Rechnung getragen werden. Die Vollendung des Mittelland-Kanals sei in Frage gestellt wegen des Wassermangels. Man sollte deshalb jetzt dieses Projekt ruhen lassen.

Abg. **Hünlich** (Soz.) tritt für den **Ausbau der Oberwasserstraße** ein. Namentlich das Interesse Oberschlesiens erfordere einen leistungsfähigen Wasserweg nach der Ostsee. Die durchaus lösbare Frage der Wasserbeschaffung sei kein Grund, auf die Vollendung des Mittelland-Kanals einfach zu verzichten. Der Redner fordert die Weserkanalisierung und den Ausbau des Dortmund—Emskanals.

Abg. **Schmidt-Hannover** (Dn.) fordert den **Ausbau der Harztalsperre** ganz unabhängig von der Frage der Wasserversorgung des Mittelland-Kanals. Bei den Arbeiten an der Unterelbe und Unterweser müsse auch Rücksicht auf die Fischerei genommen werden.

Abg. **v. Kemnitz** (Dn.) **fordert vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Beteiligten auf dem Gebiete des deutschen Luftverkehrs.** Es sei zu hoffen, daß auch die Firma Junkers der Reichsorganisation wieder beitreten werde. Nach den Erklärungen des Ministeriums sei die Vollendung des neuen Zeppelin-Luftschiffes gesichert. Darum sei der volksparteiliche Antrag auf Bewilligung von zwei Millionen für diesen Zweck unverständlich. Der Redner wünscht der bevorstehenden Internationalen Luftfahrtausstellung vollen Erfolg.

### Reichsverkehrsminister Dr. Koch

verweist darauf, daß nach den bisherigen Zuständigkeitsverhältnissen das Reichsverkehrsministerium nicht in der Lage sei, irgendwelche Zuschüsse zum Straßenbau zu geben. Das Ministerium könne nur auf Vereinheitlichung des Straßenbauwesens hinwirken. In der Anregung des Abg. Giesberts auf Bau besonderer Autostraßen sei darauf hinzuweisen, daß Straßenabgaben nicht erhoben werden dürfen. Die Autobahn als Privatunternehmen sei mit öffentlichen Straßen nicht zu vergleichen. Das veraltete Schlagbaumwesen solle nicht erneuert werden, es wäre am wenigsten mit dem modernen Automobilverkehr vereinbar.

Für die Altrentner der Reichsbahnarbeiter-Pensionskasse habe die Reichsbahndirektion in diesem Jahre einen Betrag von drei Millionen ausgeworfen. Gegen die Beschaffungsstelle der Reichsbahn werde der Vorwurf erhoben, daß sie einzelnen Großfirmen eine Monopolstellung einräume. Trotz der vielen Gerüchte über zu enge Beziehungen zwischen den vergebenden Beamten und den beauftragten Firmen habe sich bisher bei allen Untersuchungen kein Nachweis konkreter Tatsachen führen lassen. Der Bau der neuen Rheinbrücken bei Ludwigshafen und Speyer werde voraussichtlich im Spätherbst beginnen können.

Zu dem Antrag der Volkspartei auf Bewilligung von zwei Millionen zur Fertigstellung des neuen Zeppelin-Luftschiffes erklärt der Minister, daß die dazu nötigen Mittel schon bereitgestellt seien. Sie würden allerdings nicht ausreichen für die notwendigen Versuchsfahrten.

Die Notstände im Aachener Gebiet seien dem Ministerium bekannt. Die Reichsbahn halte eine Vergünstigung für Aachener Kohle für unmöglich; sie sei aber bereit, bei Ausführung des Aachen—Rheinkanals ihre Frachten den Kanalfrachten anzupassen. Die Reichsregierung halte schnellere Hilfsmaßnahmen für notwendig.

In der Frage des Luftverkehrswesens stimmt der Minister dem Abg. v. Kemnitz darin zu, daß eine Einigung der beteiligten Firmen unter sich dringend nötig sei.

Ein Regierungsvertreter geht dann auf die **Kündigung des Eichen-Vertrages** durch die Reichsbahn-Gesellschaft ein und bezeichnet die für die Kündigung vorgebrachten Gründe **als nicht stichhaltig. Das Ministerium sei nicht in der Lage, die Zurücknahme der Kündigung zu ergänzen. Zur Uebernahme von Bahnhofswirtschaften durch die Mitropa habe das Ministerium von der Reichsbahn-Gesellschaft das Zugeständnis erreicht,** daß die Bahnhofswirtschaft Altona in dieser Beziehung eine Ausnahme bleiben und **die Verpachtung anderer Bahnhofswirtschaften in der früheren Weise geschehen soll.**

Bei der Regulierung der Unterweser **werde sich die Schädigung bestimmter Einzelinteressen nicht vermeiden** lassen.

Abg. **Krüger-Merseburg** (Soz.) wünscht die Verwaltung des Kraftwagenverkehrs in gemeinschaftlicher Weise.

Abg. **Graf Eulenburg** verlangt größere Fürsorge für das bedrängte Ostpreußen in der Verkehrsfrage.

Abg. **Frau Schiffgens** (Ztr.) tritt für schleunige Tariferleichterungen im Aachener Grenzgebiet und für den Bau des Aachen—Rheinkanals ein.

Damit schließt die Aussprache.

Die Abstimmungen **werden um 18 Uhr auf die nächste** Sitzung vertagt, die **am Dienstag, den 13. März, 14 Uhr** stattfindet.

Auf der Tagesordnung der **nächsten** Sitzung stehen außerdem der Nachtragsetat für 1927, das Ueberleitungsgesetz zur Strafrechtsreform, verschiedene kleinere Vorlagen und der Reichswehr-Etat.

## Das Bauprogramm 1928.

vdz. **Berlin.** Der **Wohnungsausschuß des Reichstages** schloß die Beratung mit der Annahme einer großen Anzahl von **Entschließungen** ab.

Danach soll **zur Deckung des Fehlbetrages von 1927 für Auslandsanleihen bis zu 350 Millionen gesorgt** werden. **Neben Kleinsiedlungen und Eigenheimen sind 2- oder 3-Zimmerwohnungen mit Küche zu bevorzugen.** Siedlungsvorhaben und Verkehrspläne sollen die Städte im Einvernehmen mit benachbarten ländlichen Kommunalverbänden verfolgen. Neben der Hauszinssteuer sollen in möglichst starkem Maße Mittel der Sparkassen, der öffentlichen Kreditanstalten und der Sozialversicherungs-Anstalten, namentlich der Arbeitslosenversicherung, herangezogen werden.

Für die **Hauszinssteuer** wurden **folgende Grundsätze** aufgestellt: die Hauszinssteuer-Hypotheken und die Steuerrückflüsse gehören dem Reiche. Die Kontrolle über ihre richtige Verwendung wird reichsrechtlich gesichert. Die Rückflüsse sind ausschließlich für den Kleinwohnungsbau und für die Verzinsung und Tilgung der Bauanleihen zu verwenden, keinesfalls aber zur Deckung von Verwaltungsausgaben. Die Rückzahlung ist zu erleichtern. Die Länder haben jährlich Bericht zu erstatten. **Bei der Begebung der Hauszinssteuer-Hypotheken sind Gewerkschaften, Handels-, Handwerks- und Landwirtschaftskammern zu beteiligen. Auch der Industrie sind solche Hypotheken für Arbeiterwohnungen unter gewissen Voraussetzungen zur Verfügung zu stellen. Bei Verteilung der Gelder sind die privaten Bauunternehmen ebenso zu berücksichtigen wie die gemeinnützigen.** Sie sind, wenn erforderlich, **auch für gewerbliche Räume zu benutzen.** Gemeinden mit nachweisbar starker Entwicklung von Handel, Gewerbe und Industrie sind zu bevorzugen. Für den Ausgleich zwischen den mehr oder weniger bedürftigen Teilen des Reiches ist ein bestimmter Betrag dem Arbeitsministerium zur Verfügung zu stellen.

**Hauszinssteuer-Mittel und andere öffentliche Mittel sind nur zu bewilligen, wenn die endgültige Finanzierung des Bauvorhabens gesichert ist.** Die Gemeinden sollen veranlaßt werden, den Grund und Boden im Bedarfsfalle zu beschaffen und zu angemessenen Bedingungen zur Verfügung zu stellen, die Anschließungskosten und Anliegerleistungen zu verbilligen. Behörden und Industrie sollen veranlaßt werden, auch weiter Wohnungen für ihre Angehörigen zu bauen. Bei Neugestaltung der Gebäudeentschuldungssteuer sollen **Hauseigentümer für Reparaturen und Erhaltung von Kleinwohnungen unverzinsliche und niedrig amortisierbare Darlehen erhalten.**

**Zum Schluß erklärt es der Ausschuß noch für notwendig, den fehlenden Wohnungsbedarf, den jährlichen Neubedarf und den notwendigen Leerstand von Wohnungen planmäßig bis Ende 1933 zu decken. Zu diesem Zweck müßten in jedem Jahre möglichst weit über 200 000 Wohnungen gebaut werden.**