Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift: Tageblatt Riesa. Fernruf Nr. 20. Postfach Nr. 52.

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 1530. Girokasse: Riesa Nr. 52.

№ 75. Mittwoch, 28. 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 39 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 53. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittrich, Riesa.

Tangerkonferenz in Paris.

Vor einigen Tagen sind in Paris die Delegierten Frankreichs, Spaniens, Englands und Italiens zu einer Konferenz zusammengetreten, deren Tagesordnung zwar Beschlüsse über die Tangerfrage vorsieht, die aber einen Verlauf nehmen wird, dessen Bedeutung weit über die Angelegenheit um Tanger hinausgehen wird. Es ist anzunehmen, daß der italienische Delegierte die Gelegenheit ergreifen wird, um hier im Zusammenhang mit einem Einzelfall die ganzen französisch-italienischen Mittelmeerprobleme aufzurollen. Um die ganze Atmosphäre dieser neuen Besprechungen in Paris zu erkennen, muß man sich zunächst einmal die Ergebnisse vor Augen führen, die die letzten Sonderverhandlungen zwischen Frankreich und Spanien abgegeben haben. Diese Ergebnisse sind gewissermaßen die Grundlage der Pariser Konferenz, die lediglich die Zweckaufgabe hat, das Einverständnis Englands und Italiens zu dieser französisch-spanischen Einigung einzuholen.

Die Einigung zwischen Paris und Madrid führte zwar über den Weg eines Kompromisses. Aber es genügt, nur einen kurzen Blick auf die Einzelheiten des Einigungsprotokolles zu werfen, um festzustellen, daß Frankreich hier in der Tanger-Frage einen sehr großen Erfolg sich gesichert hat. Bekanntlich gingen die spanischen Forderungen zunächst dahin: Einverleibung der Tangerzone in die spanische Marokkozone. Wie hitzig und leidenschaftlich Madrid in früheren Zeiten noch diese Forderung vertrat, das ging schon aus dem Verlauf der Ratstagungen hervor, in denen der spanische Delegierte versuchte, Spaniens Verlangen nach einem ständigen Ratssitz mit den spanischen Forderungen in der Tangerfrage in einen Zusammenhang zu bringen. Auf Grund der Entschiedenheit, mit der Spanien also seine Tangerwünsche verfocht, hatte man anzunehmen, daß es Frankreich auf dem Verhandlungswege sehr schwer fallen würde, ein Entgegenkommen Madrids zu erzwingen. Das zustandegekommene Kompromiß zeigt, daß Spanien seine Hauptforderung, nämlich das Verlangen auf die Einverleibung Tangers in die spanische Marokkozone, glatt fallen gelassen hat. In dem französisch-spanischen Abkommen wird festgelegt, daß dem Sultan von Marokko seine Oberhoheit über die Tangerzone nicht geschmälert wird. Der in Tanger residierende Statthalter des Sultans überträgt seine Vollmachten an eine gemischte Kommission, die den sogenannten Verwalter der Zone zu ernennen hat. In dem Einigungsprotokoll wird verlangt, daß in den ersten sechs Jahren unbedingt ein Franzose zum Verwalter bestimmt werden muß, dem ein Spanier oder Engländer als Beisitzer zur Seite stehen soll. Die einzigen Bedingungen des Protokolls, die einen gewissen Vorteil für Spanien erkennen lassen, behandeln die Neuorganisation der Polizeiverwaltung. Die bisherige Eingeborenengendarmerie wird aufgelöst. An ihre Stelle tritt eine französisch-spanische Polizeitruppe, deren Kommandant ein Spanier ist.

Soweit die Hauptbestimmungen des französisch-spanischen Einigungsprotokolls in der Tangerfrage. Der große Erfolg Frankreichs wird schon durch die Tatsache sichtbar, daß Tanger unter der Oberhoheit des von Frankreich beherrschten Sultans von Marokko bleibt. Damit sichert sich Paris den vorherrschenden Einfluß in der Verwaltung Tangers. Der vielleicht größte Vorteil des Abkommens für Frankreich besteht darin, daß die Regierung in Madrid mit dieser Einigung tatsächlich zufrieden ist. Damit wird einer eventuellen italien. Einmischung in die Tangerangelegenheit eine für Frankreich unangenehme Spitze weggenommen. Bis jetzt hat es sich noch nicht herausgestellt, welche Haltung der italienische Delegierte auf der jetzt in Paris tagenden Tanger-Konferenz einzunehmen gedenkt. Insbesondere hat Rom noch in keiner Weise erkennen lassen, ob es sein Einverständnis zu dieser spanisch-französischen Einigung aussprechen wird oder nicht. Immerhin geht aus bestimmten italienischen Pressemeldungen hervor, daß Italien auf der Pariser Tanger-Konferenz gewisse neue Forderungen, deren Erfüllung eine Erweiterung des französisch-spanischen Vertrages bedeuten würde, stellen wird. Diese neuen Forderungen Italiens dürften aber weniger Selbstzweck sein als mehr das Mittel zu einem anderen Zweck. Diese italienischen Forderungen sind in der Hauptsache eine Pression, die Frankreich zu Zugeständnissen in der Tunis-Frage und in anderen Mittelmeerfragen veranlassen soll. Aus dieser Annahme, die ziemlich offen auf der Hand liegt, läßt sich auch die Folgerung ziehen, daß der italienische Delegierte auf der Pariser Tanger-Konferenz versuchen wird, die Verhandlungen zu einer Aussprache über eine endgültige Regelung des Gesamtkomplexes der französisch-italienischen Mittelmeerfragen auszudehnen. Was die Haltung Englands auf dieser Konferenz anbelangt, so kann man mit Sicherheit damit rechnen, daß London sein Einverständnis mit dem französisch-spanischen Einigungswerk aussprechen wird, zumal es ja von jeher auf dem Standpunkt stand, daß die Tanger-Frage eine speziell französisch-spanische Angelegenheit sei.

Vereinbarung im Lohnstreit bei der deutschen Reichsbahn.

)(Berlin. Im Lohnstreit bei der Deutschen Reichsbahn wurde heute im Reichsarbeitsministerium zwischen der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft und den beteiligten Gewerkschaften eine Vereinbarung getroffen. Die Vereinbarung deckt sich im wesentlichen mit dem Schiedsspruch, geht aber insofern über ihn hinaus, als im Lohngebiet III und in der Lohngruppe V des Lohngebiets II die Sätze um je einen weiteren Pfennig erhöht wurden. Der Tarifvertrag soll bis zum 31. Januar 1929 Geltung haben.

Die Untersuchung der Reparationsschiebungen.

Die Frachtbriefe in Paris gefälscht.

* Berlin. (Telunion.) Die Staatsanwaltschaft verfolgt gegenwärtig mit allem Eifer die großen Reparationsschiebungen, über die mehrfach berichtet worden ist.

In Berlin wird augenblicklich die **Hauptuntersuchung gegen die Para-Gesellschaft** geführt, deren Direktoren Roth und Goldschmidt, ebenso wie die Angestellten des Unternehmens fast täglich vernommen werden. Die Aufhellung der Geschäfte, bei denen die Staatsanwaltschaft Betrug an der Bank annimmt, die die Reparationslieferungen für das Reich zu bezahlen hatte, sind jedoch außerordentlich schwierig, da die deutschen Behörden nicht imstande sind, die Spuren weiterzuverfolgen, die zu den französischen Fälschern führen. **Bis jetzt ist jedoch klargestellt, daß die Fälschungen der Frachtbriefe, auf Grund deren Riesenbeträge an französische Firmen bezahlt worden sind, fast ausnahmslos in Paris erfolgt sind.**

Die Para-Gesellschaft hatte bekanntlich sechs Lieferungsverträge mit der Reichsregierung auf Beschaffung von Pferden, Rindern und Schafen für die geschädigten Gebiete in Nordfrankreich getätigt und lieferte vor allem an die Firma Goudberg und Lewy in Paris. Diese Firma übernahm das Vieh meist an der Grenzstation Aachen und versandte es von dort aus weiter. Die Angestellten dieser Firma haben, wie jetzt aus den Frachtbriefen festgestellt werden konnte, das Täuschungsmanöver so durchgeführt, daß auf den Frachtbriefen die wirkliche Zahl der mit der Bahn versandten Tiere stand, während auf den Duplikatfrachtbriefen, die ebenfalls den Stempel der deutschen Bahnstation trugen, dann die Fälschungen vorgenommen wurden. Die Firma Goudberg und Lewy sandte die Duplikatfrachtbriefe mit einer von ihr verfertigten Aufstellung, deren Einzelheiten sich natürlich mit den Fälschungen der Frachtbriefduplikate deckten, dann allwöchentlich an die Para-Gesellschaft, die von der Bank dann die Beträge für die Pariser Firma abhob und weiterleitete. **Ueberaus merkwürdig muß die Tatsache berühren, daß die französische Reparationskommission in Paris, der die Originalfrachtbriefe ständig vorlagen und die auf der anderen Seite wiederum die Listen der deutschen Behörden erhielt, in sechs Monaten niemals die Differenzen bemerkt oder gerügt hat.** Die Abrechnungen sind auch an das französische Finanzministerium gegangen und von dort dem deutschen Reparationsagenten in Paris mit dem Vermerk der Richtigkeit übergeben worden.

Es ist bisher nicht bekannt, ob die französischen Untersuchungsbehörden, nachdem die beiden Schuldigen Goudberg und Lewy nach Holland zu entfliehen vermochten, weitere Untersuchungen angestellt haben, um diese bereits feststehenden Tatsachen weiter zu verfolgen.

Heute kein Start zum Ozeanflug.

Noch immer ungünstiges Wetter.

Berlin. (Funkspruch.) **Nach der Meldung einer Korrespondenz aus Baldonnel hat Köhl für heute von dem geplanten Start zum Ozeanflug Abstand genommen, weil das Wetter über dem Atlantik noch immer ungünstig ist. Eine Besserung des Wetters sei nach Ansicht der Sachverständigen erst in etwa 5—6 Tagen zu erwarten.**

*

Der Flieger, Hauptmann Köhl,

hat nach seiner Ankunft in Irland erklärt, daß er bei seinem Flug nach Amerika frühmorgens aufsteigen werde, um das Tageslicht voll ausnutzen und im Notfalle wieder umkehren zu können. Sein Begleiter, v. Hünefeld, erzählte über den Flug nach Irland, daß fast gar kein Rückenwind geherrscht habe, aber der Motor habe während der neun Stunden tadellos funktioniert. Die Reise sei nicht ohne Schwierigkeiten abgelaufen, da zwischen Hannover und Rotterdam ausgedehnte Nebelbänke lagerten. Der Brennstoffverbrauch sei erfreulich gering gewesen. Ein besonderer Apparat, der auf dem Kreiselsystem beruhe, zeige sofort die geringste Abweichung von der Vertikalen oder Horizontalen an. Er habe schon gute Dienste geleistet. Immer sei das Flugzeug mit voller Sicherheit auch durch Nebel geflogen.

* London. (Telunion.) Der **Flugplatz in Baldonnel**, 8 Meilen von Dublin, war während des ganzen heutigen Tages von einer großen Menschenmenge umlagert, die auf Einzelheiten über die weiteren Pläne der deutschen Flieger wartete. Die Flieger und die Leitung des Flugplatzes bewahrten jedoch strengstes Stillschweigen. Dem Dubliner Vertreter des Evening Standard gegenüber **erklärte Hauptmann Köhl, daß er heute in aller Frühe zu starten beabsichtige und Kurs auf Neufundland nehmen werde, wo er vielleicht lande.**

Erst nach mehrmaligen Versuchen, war eine telephonische Verbindung mit Köhl möglich, der folgende Erklärung abgab: **„Baron von Hünefeld und Fritz Loose werden mich auf dem Atlantikflug begleiten."** Loose wird als zweiter Pilot amtieren, der Baron als Beobachter. Während unseres Fluges nach Irland arbeitete unsere Maschine vollkommen einwandfrei. Die 900 Meilen lange Strecke legten wir in einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 Meilen pro Stunde zurück. Für den Atlantik werden weder Rettungsgürtel noch eine Radioeinrichtung mitgeführt und jeder verfügbare Raum ist für die Brennstoffbehälter ausgenutzt worden. Die „Bremen" wird mit einem besonders von Junkers konstruierten Untergestell versehen. Voll beladen wird die Maschine 5 Tonnen wiegen. Mit ein wenig Glück werden wir, wie ich fest vertraue, Erfolg haben. Mein Lebensziel ist die Ueberfliegung des Atlantik gewesen und nun bin ich im Begriff, den Versuch durchzuführen.

Die vor einigen Tagen in Dublin eingetroffenen deutschen Mechaniker haben den für den Flug besonderen deutschen Brennstoff mitgebracht. Ein Stab deutscher Mechaniker bewacht den Schuppen der „Bremen".

Der Pilot Spindler,

der mit Köhl die D 1167 steuert, ist ein Kriegskamerad des Hauptmanns Köhl, der mit ihm wiederholt ein Flugzeug gegen den Feind geführt hat.

Wie wir erfahren, handelt es sich bei dem im Zusammenhange mit dem Fluge des Hauptmanns a. D. Köhl nach Baldonnel in Irland genannten Monteur Spindler um den in **Dresden-Kaditz wohnhaften 37 Jahre alten Kraftwagenführer Arthur Spindler**, der bis zur Auflösung des Flugplatzes Kaditz dort als Flugzeugführer und zuletzt bei einer Dresdner Firma als Chauffeur beschäftigt war.

Der „Dresdner Anzeiger" veröffentlicht in seiner Mittwoch-Ausgabe einen **Brief Spindlers**, der am 25. März aus Tempelhof an einen Leser des genannten Blattes abgesandt wurde. In diesem Briefe heißt es u. a.: Man glaubt immer, Loose ist der Ozeanflugzeugführer. Ich erteile Ihnen hiermit die Erlaubnis, mitzuteilen, daß der Führer des Ozeanflugzeuges 1167 „Bremen" der zur Zeit älteste aktive Dresdener Flieger Arthur Spindler ist. Spindler ist während der Kriegszeit Flugzeugführer des Geschwaderführers Hauptmann Köhl gewesen.

Man schreibe immer von mehrmotorigen Flugzeugen, schreibe aber nie dazu, daß drei Motoren innerhalb 12 Min. versagt haben, ja daß ein drei- oder mehrmotoriges Flugzeug zur Zeit mit der dazu erforderlichen Betriebsstofflast gar nicht aus dem Wasser hochkommen könne.

Spindler versichert ferner, daß zu einem Ozeanflug nur eine Junkersmaschine in Betracht kommen könne. Die täglichen sieben- und mehrstündigen Probeflüge hätten ihm und seinen Begleitern harte Nüsse zu knacken gegeben. Der einzige Feind sei noch das Vereisen in den Wolken, wo alle Düsen zufrieren und auch die Tragdecks derart belasten, daß ein Niedergehen unvermeidlich sei. Dieses Uebel dürfte den meisten Ozeanfliegern zugestoßen sein. Er und seine Begleiter hätten aber einen Schutz angewandt, der Erfolg verspreche, wie lange aber, stehe noch dahin.

Spindler bemerkt zum Schluß: „Es soll kein Sport- oder Rekordflug werden. Wir bekommen keinen Pfennig dafür. Wir wollen nicht Gott versuchen, wir wollen Pioniere sein zum Wohle der gesamten Menschheit, und müssen wir sterben, dann vergeßt uns nicht so schnell und tröstet unsere Angehörigen."

Schweres Erdbeben in Italien.

*** Berlin. (Tel.) Wie aus Mailand gemeldet wird, hat das von allen Seiten gemeldete Erdbeben in der italienischen Provinz Udine stattgefunden. Das Zentrum des Erdbebens befindet sich in der Gegend von Cavazzo-Verzegnis, nördlich von Udine, am Abhange der Karnischen Alpen. In den heimgesuchten Gebieten beträgt die Zahl der Toten entgegen allen anders lautenden Meldungen bisher 5, die der Verletzten 7. Es ist sehr leicht möglich, daß sich die Zahl der Toten noch erhöhen wird. Die Bevölkerung kampiert aus Angst vor weiteren Erdstößen im Freien. Hilfszüge mit Rettungsmannschaften sind in das Erdbebengebiet abgegangen.**

Rom. (Funkspruch.) Ergänzende Einzelheiten über das Erdbeben in der Provinz Udine besagen, daß bis jetzt 10 Tote und 40 Verwundete festgestellt worden sind, die Zahl der Opfer könne sich aber vermehren, weil mit mehreren Orten jedwede telephonische Verbindung unterbrochen sei. Das Hauptzentrum des Erdbebens lag in den Gemeinden von Verzegni und in der Gemeinde Cavazzo. In Tolmezzo, das ebenfalls stark gelitten hat, mußte unter anderem das Krankenhaus geräumt werden, da es Risse bekommen hat; die Kranken wurden nach Udine gebracht. Der Turm des Domes von Tolmezzo ist in Gefahr zusammenzubrechen. Auch die anderen Kirchen haben Schaden erlitten, ebenso das Gericht und die Alpinikaserne. Die Regierung hat eine Hilfsaktion eingeleitet. Die Bevölkerung wohnt in Zelten