

# Riesaer Tageblatt

Drahtenchrift  
Tageblatt Riesa.  
General Nr. 20.  
Postlich Nr. 52.

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

Postleitzettel: Dresden 1880.  
Girofasse: Riesa Nr. 52.

Nr. 135.

Dienstag, 12. Juni 1928, abends.

81. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 10 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellung; für die Nummer des Ausgabedates sind bis 9 Uhr vormittags aufzugeben und im voraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Wochen wird nicht übernommen. Grundpreis für 20 mm breite, 2 mm hohe Gründchriften-Zeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 20 mm breite Kolumnenzeile 100 Gold-Pfennige; zettabendende und tabellarische Satz 50%; Aufdruck, gestreute Farbe. Bezahlbarer Rabatt erlischt, wenn der Betrag verfällt, durch Abzug eingezogen werden muss oder der Auftraggeber in Konturs gerät. Auflösungs- und Auflösungsort: Riesa. Wochentliche Unterhaltungsbeiträge — bei den Bezieher — keinen Anspruch auf Sicherung oder Nachleistung bei Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Banger & Winterlich, Riesa. Geschäftsräume: Goethestraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Umgegendteil: Wilhelm Winterlich, Riesa.

## Die Sicherheit der Eisenbahn.

on. Bei Nürnberg ist ein D-Zug entgleist. Lokomotive und Wagen sind den Abhang hinuntergestürzt, 28 Tote waren. Dieser Gesamtverlust ist schwer zu verstehen, da es selten in Deutschland zu solchen Unfällen kommt. Allerdings ist freilich, dass auch diese schwere Katastrophe wieder in der Reisezeit liegt. Soweit wir übersehen können, hat seltsamerweise gerade in den Sommermonaten die Eisenbahn ihre schwersten Schläge erhalten. Es ist fast wie eine Warnung an die Reisenden, die gerade jetzt ihre Kosten packen und sich der Bahn anvertrauen wollen, die sie zu einem schönen Ziel bringen soll. Daß in der starken Reisezeit die meisten Eisenbahnunfälle vorkommen, läßt sich leicht erklären aus dem großen gefüllten Verkehr, daran, daß auch neben dem angestrebten Material die Eisenbahnbeamten einen schweren Dienst zu versehen haben. Immerhin muß man sich wundern, daß bei den aber tausend Zügen, die täglich durch Deutschland fahren und bei der großen Einigung von Sonderzügen, dennoch so wenig geschieht. Die Eisenbahn ist zuverlässig geworden. Ein Statistiker hat ausgerechnet, daß durch Eisenbahnunfälle ein derart kleiner Prozentus von Menschen ums Leben kommt, daß schon durch diese Feststellung die Sicherheit erlangt ist, welche Sicherheit heute das Reisen bietet. Viel mehr Unfälle als durch Eisenbahnunfälle kommen vor im Verlauf des Lebens durch Zwischen- und Autfälle, mit denen die Menschheit zumeist nicht rechnet. Gefahren liegen überall, verunglücken kann man überall. Sich dessen bewußt zu sein und dann die durchaus zuverlässige Statistik der Eisenbahn zu sehen, wie wenig Unglück es bei der Eisenbahn gibt, muß auch den Reisenden beruhigen, der durch die neue Eisenbahnkatastrophe ängstlich geworden ist und ängstlich seinen Kosten hinstellt.

Von allen Verkehrsmitteln, die das moderne Leben geschaffen hat, die die rasende Menschheit braucht, bietet die Eisenbahn die größte Sicherheit. Man muß, wenn man von einem Eisenbahnunfall lebt, berücksichtigen, wieviel Züge um dieselbe Minute auf dem Gleis liegen. Man muß bedenken, wieviel Menschen täglich unterwegs sind. Gerade in Deutschland ist mit allem Nachdruck darauf hingearbeitet, jedes Unglück nach menschlichem Ermessens zu verhindern. Das heißt, sowohl das Eisenbahnmaterial auf einer technischen und materiell guten Lage zu halten, als auch die Signaleinrichtungen, und alle Menschen, die an dem Betriebe der Eisenbahn eine Verantwortung tragen, ständiger Kontrolle auf Zuverlässigkeit und Anpassung an Minuten, ja sogar Sekunden zu unterziehen. Von der Eisenbahn ist jedenfalls alles getan, die Aufsichtsbehörden haben nichts unterlassen, um eventuelle Gefahrenquellen zu beseitigen. Man wird freilich auch noch diesem Unfall wieder fordern, daß eine schärfere Kontrolle des Materials, eine schärfere Kontrolle der Beamten erfolgt. Soweit wir aber wissen, prüft die Eisenbahn von sich aus bereits Ursache und Grund des Unglücks. Es scheint, als ob diesmal widerliche Zufälle, unerklärliche Momente die Katastrophe verursacht haben, Geschehnisse, gegen die Menschenwillen und Menschengeist machtlos sind, und größte Aufmerksamkeit und Sorgfalt versagen. Soweit man bisher die Katastrophe übersehen kann, ist sie lediglich auf die Schnelligkeit in der Kurve zurückzuführen. Aber tausendfach fahren Züge mit großer Geschwindigkeit durch eine Kurve, um beim nächsten Mal doch zu verunglücken. In den letzten Tagen erst hat man als erste Reaktion berichtet, auf einige Straßen Deutschlands wäre die Kurvenschwindigkeit nicht nur erreicht, sondern bereits überschritten. Es gibt D-Züge, die heute schon eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 Kilom. in der Stunde aufweisen. Von allen Seiten ging die Forderung auf Beschleunigung der Züge, man freute sich über den neuen Fortschritt, um jetzt durch die Eisenbahnkatastrophe belebt zu werden, daß Freude und Trauer oft zusammenfallen. Technisch beweist es, daß eine Stunden-Geschwindigkeit von 90 und mehr Kilometern sogar von einem Eisenbahngesetz zurückgelehnt werden könnte. Man hat genau ausgerechnet, um wieviel die Durchschnittsgeschwindigkeit in einer Kurve erhöht werden muss, und doch ist, wie immer von Zeit zu Zeit bewiesen wird, alle Berechnung stichhaltig. Geringe Glätte, ein kleiner Stein, vielleicht ein gerade auftretender Orkan, ein kleiner Materialfehler, plötzlich in Ercheinung tretend, das alles kann menschliche Berechnung über den Haufen werfen und in der Kurve, die oft genommen, für die die bestimmte Geschwindigkeit erprobt, ist, das Unglück bringen.

Wir stehen vor folgender Überlegung: Wollen wir eine noch größere Sicherheit der Eisenbahn, so können wir nicht auf weitere Beschleunigung der Züge drängen. Wollen wir weitere Beschleunigung der Züge, so haben wir auch eine wachsende Unsicherheit in den Zügen zu nehmen und dürfen nicht mit der Eisenbahn, die selbstverständlich alle Beschleunigungen auf Grund von genauer Untersuchungen durchführen wird, rechnen, wenn ein Unglück geschieht.

Wenn wir heute besonders uns mit dieser Eisenbahnkatastrophe beschäftigen, so veranlaßt uns lediglich der Umstand dazu, eine Verkürzung ins Land zu tragen, die Verstärkungen zu befürchten, die angeblich der Eisenbahnen auftreten können und eingeschlossene Unsicherheit zur tatsächlichen Unsicherheit machen kann. Wir haben zu beachten, daß die Eisenbahn große Aufgaben zu erfüllen hat, daß sie sie erfüllen kann. Das aber nur, wenn sie mit dem alten Vertrauen begegnet wird. Ein solches Vertrauen muß jeder Eisenbahn sein. Wie ihn das Unglück auf offener Strecke treffen kann, so kann natürlich gerade auch sein Aug ent-

## Der Rücktritt des Reichs-Rabinetts.

Mittwoch nachmittag 3 Uhr Gründungssitzung des Reichstages.

**Abg. Müller-Franken**  
mit der Regierungsbildung beauftragt.

Berlin. (Funkspruch) Hermann Müller-Franken besuchte heute vormittag an dem Herren Reichspräsidenten und überbrachte ihm die Demission des Kabinettsdienstes. Der Herr Reichspräsident nahm die Demission entgegen, erklärte aber daß Kabinett, bis zum Zusammentritt der neuen Regierung die Geschäfte fortzuführen. Der Herr Reichspräsident empfing dann den Abg. Müller-Franken und erließ ihm den Auftrag, die nötigen Schritte zur Bildung einer neuen Regierung zu unternehmen. Abg. Müller-Franken nahm diesen Auftrag an.

### Abg. Müller-Franken verhandelt.

Berlin. (Funkspruch) Nach dem Zentrumsführer von Guérard hatte der Abgeordnete Müller-Franken Verhandlungen mit dem Abg. Leicht von der Baierischen Volkspartei und dem Abgeordneten Koch-Weller von der Demokratischen Partei. Soweit das Nachrichtenbüro des B.D.Z. erfuhr, handelte es sich in diesen Verhandlungen erst um die Bildungnahme zur Feststellung der Arbeitsfähigkeit der Parteien, ferner an der Koalitionsbildung zu beteiligen, aber noch nicht um Personenfragen.

Berlin. (Funkspruch) Wie das B.D.Z.-Büro zu den Verhandlungen über die Regierungsbildung weiter hörte, empfing der Abg. Müller-Franken in der Mittagsstunde den Abg. Dr. Scholz (Deutsche Volkspartei), mit dem die Unterredung ziemlich lange dauerte, und ferner den Reichswirtschaftsminister Graener und den Abg. Deewig von der Wirtschaftspartei.

Berlin. (Funkspruch) Am Reichstag sind heute Dienstag vormittag die Fraktionen der Deutschen Nationalen Volkspartei, des Zentrums und der Demokratischen Partei zusammengetreten, um die politische und parlamentarische Lage zu besprechen. Ferner ist die Fraktion der Baierischen Volkspartei für 12 Uhr mittags einberufen worden. Die Sitzung der sozialdemokratischen Reichstagsfraktion ist auf nachmittags 2 Uhr anberaumt worden.

Berlin. (Funkspruch) Die Fraktionssitzung der Baierischen Volkspartei im Reichstag war nur von kurzer Dauer. Der Vorl. Abg. Leicht begrüßte die Fraktion und ging nur mit wenigen Worten auf die Frage der Regierungsbildung ein. Einen ausführlichen Bericht über die politische Lage und seine Verhandlungen mit dem Abg. Müller-Franken beobachtete er sich für eine neue Fraktionssitzung vor, die für 6 Uhr abends angelegt ist. Der Fraktionsvorstand wurde in seiner bisherigen Zusammenstellung wiedergewählt. Abg. Leicht ist wieder Vorsitzender der Fraktion.

Berlin. (Funkspruch) Die Zentrumsfaktion des Reichstages sprach in ihrer Sitzung am heutigen Vormittag nach einem Bericht des Abg. v. Guérard kurz über die Lage, die durch den Regierungswechsel gegeben ist und beschäftigte sich dann mit wirtschaftlichen Fragen, über die der Abg. Hammer referierte. Am Nachmittag um 4 Uhr wird der Vorstand der Zentrumsfaktion zusammengetreten. Um 5 Uhr ist eine Bevölkerung der Verhandlungsführer der Fraktion von Guérard, Stegemold, Ebert und Perltius mit Herrn Müller-Franken vorgekehrt. Darauf wird die Fraktion erneut zu einer Sitzung zusammenkommen, um die Personalfragen für die Regierungsbildung zu behandeln.

### Die Kommunisten fordern Generalamnestie.

Berlin. (Funkspruch) Die kommunistische Reichstagsfraktion wird, wie das Nachrichtenbüro des B.D.Z. hört, zur Gründung des Reichstages einen Antrag auf eine politische Generalamnestie für die proletarischen politischen Gefangenen einreichen. Ferner fordert die kommunistische Fraktion die sofortige Freilassung des verhafteten Reichstagsabgeordneten Kippenberger. Wie wir weiter erfahren, werden die Kommunisten fordern, daß diese Anträge sofort beraten werden.

Weitere Meldungen an anderer Stelle.

## Der Bericht des Reparationsagenten.

Deutschland hat regelmäßig und pünktlich bezahlt.

v.d. Berlin. Der Generalagent für Reparationszahlungen und die Kommissare und Treuhänder veröffentlichten ihre Berichte. Der Bericht des Generalagenten ist ein Zwischenbericht für die ersten 9 Monate des vierten Reparationsjahrs (1. 9. 27 — 31. 5. 28). Er ist erfreulich sachlich gehalten und vermeidet jede Schärfe. Eine Reihe von Notizen in der Haushaltsführung des Reiches und in unserer Außenpolitik werden vom Agenten anerkannt. Im übrigen bleibt der Reparationsagent aber bei seinen Einwendungen und Vorwürfen, die aus seinem Memorandum bekannt sind.

In der Einleitung stellt der Bericht fest, daß die Übertragungen von Sachleistungen und Diensten mit dem wachsenden Einkommen der Reparationszahlungen Schritt gehalten hätten. Deutschland habe seine Zahlungen regelmäßig und pünktlich geleistet. Die Entwicklung der besonderen Sicherheiten des Planes stärkt die Gewissheit, daß sie auch die endgültigen Zahlungen, die Deutschland vom fünften Jahr ab zu leisten habe, gewährleisten würden. Der Agent weist darauf hin, daß der Verteilungsbalken für die Industriezahlungen sogar um 20 Prozent herabgesetzt werden könne.

Die Reichsbahn habe, obwohl ihre Finanzlage gegenwärtig durch neue Lasten erschwert worden sei, durch die bisherigen Erfolge weitgehend das Vertrauen in ihre Fähigkeit abgelegt, die volle Reparationsleistung aufzubringen, vorausgelegt, daß sie eine weise Finanzpolitik einschlägt und daß das Reich sein Kreditschutz nicht benutzt, um diese Fähigkeiten in Frage zu stellen.

In den einzelnen Kapiteln des Berichts wird dann die Vermaltung der Annuität behandelt, ferner die Tätigkeit des Transferkomitees, der Kommissare und Treuhänder, die Einzelheiten des Reichshaushalts, die öffl. Schulden und besonders ausführlich die deutschen Kredits- und Währungsverhältnisse und schließlich der Außenhandel.

Nach einem Überblick über die Entwicklung der deutschen Wirtschaft und einzelner ihrer Zweige endet der Generalagent mit einem kurzen Schlusssatz, in welchem er darauf hinweist, daß der Plan zwar sein erklärtes Ziel erreicht habe, daß dieser Erfolg aber die wahre Natur des Planes nicht verschleiern dürfe. Der Namensplan sei nicht Selbst-

gew. Das Hauptproblem liege in der endgültigen Festlegung der deutschen Reparationsverpflichtungen. Im Interesse aller Beteiligten läge es, „durch gemeinsames Abkommen zu einer endgültigen Regelung, und zwar, wie die Sachverhältnisse bestimmen hätten, sobald die Umstände dies erlaubten, zu gelangen.“ Diese Schlussausführungen sind besonders bemerkenswert, denn sie zeigen, daß der Generalagent der bisherigen Linie seiner Politik treu bleibt, die auf eine Endlösung hinarbeitet.

Der endliche Text des Berichts umfasst insgesamt 126 Seiten. Die deutsche Überlieferung ist, wie wir hören, etwa in einer Woche zu erwarten. Auch die Berichte der Kommissare und Treuhänder, nämlich des Bankkommissars, des Eisenbahnkommissars, des Kommissars für die vereinbarten Einnahmen, des Treuhänders für die deutschen Eisenbahnabschlußvereinbarungen und des Treuhänders für die Industrieabschlußvereinbarungen, werden in den nächsten Tagen der Öffentlichkeit zugänglich werden.

### Der Eindruck des Reparationsberichts in Berlin.

Berlin. Über den ersten Eindruck des Halbjahresberichtes des Reparationsagenten wird in Berliner politischen Kreisen betont, daß die Ausführungen Walter Gilberts im allgemeinen erfreulich sachlich und ohne jede Schärfe gehalten sind. Mit Genugtuung wird verzeichnet, daß auch der Reparationsagent feststellt, Deutschland habe seine Verpflichtungen pünktlich und regelmäßig erfüllt, und daß er ferner eine ganze Reihe von Reformen anerkennt, die die Reichsregierung durchgeführt, so z. B. in den Regalen des Haushaltes. Im übrigen bleibt der Reparationsagent allerdings bei den bekannten Vorwürfen, die in seinem Memorandum enthalten waren. Bemerkenswert ist aber auch das Schlußwort des Berichts, in dem erneut auf die endgültige Festlegung der Reparationsverpflichtungen hingewiesen wird. Walter Gilbert betrachtet damit entschlossen bei seiner Reparationspolitik, die auf eine endgültige Lösung hinsteuert, und man kann aus seinen Darlegungen wohl schließen, daß er diese Politik auch weiter zu verfolgen beabsichtigt.

gleiten. Man soll sich das jedoch nicht einreden, sondern daran denken, was die Technik mit unserer modernen Eisenbahn geleistet hat, und wie sauber und präzis das Uhr-

werk geht, daß als Lebensader des Landes aufgeführt werden muß. Jede Katastrophe gibt eine Lehre, diese Katastrophe, die der deutschen Eisenbahn zu vertrauen.