

Riesaer Tageblatt

Dresdner
Tageblatt Riesa.
Genuß Nr. 20.
Postfach Nr. 52.

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

poststedtische:
Dresden 1880.
Großes
Riesa Nr. 52.

Nr. 158.

Montag, 9. Juli 1928, abends.

81. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 1/2 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Herausgabe, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zusatz für die Nummer des Ausgabedates; sind bis 9 Uhr vormittags aufzuhören und im vorraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Wochen wird nicht übernommen. Gründungspreis für bewilligte Notizen 25 Pfennig; die 20 mm breite Zeitungswelle 100 Gold-Pfennige; Zeitraubende und tabellarische Sätze 50% Aufschlag. Fest Tarife. „Frühstück am Elbe“ — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstigen irgendwelchen Störungen des Betriebes des Druckerei, bei Lieferanten oder der Verlegerin — hat der Bezieher keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Banger & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Goethestraße 59. Verantwortlich für Reaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigen: Wilhelm Dittrich, Riesa.

Die Encarno.

zu. Deutschland hat sich zu dem Locarno-Vertrag verstanden, weil die beteiligten Mächte bestimmte Verpflichtungen übernommen, vor allem das besetzte Gebiet fristgemäß, wenn die Bedingungen sämlich erfüllt werden sollten, sogar früher zu räumen. Deshalb hat Deutschland die durch den Friedensvertrag von Versailles festgelegten Westgrenzen anerkannt und auf einen Einpruch für alle Seiten verzichtet. Freilich haben wir die Erfahrung machen müssen, daß dieses Locarno-Abkommen wohl von uns vollständig erfüllt wurde, nicht aber von den Gegnern. Deshalb sind wir gezwungen, heute noch um die Räumung der Rheinländer zu kämpfen, gewzweiten, auf die Erfüllung des und gegebenen Vertrages hinzuweisen. Nach dieser Richtung bin ich und alle der Locarno-Vertrag, wenn er auch eine Annahme brachte, enttäuscht. Nach Abschluß dieses Vertrages, wie man erfuhr, sogar schon während der Verhandlungen zu diesem Vertrag, traten Wünsche der kleinen Entente hervor, die den Ort Locarno auch für einen Vertrag benutzen wollten, der für den Osten Geltung haben sollte. Der Locarno-Vertrag war ein Begriff geworden, nach der Richtung, daß er Sicherheiten bietet, Grenzen unabhängig festlegt, wirtschaftliche Differenzpunkte beseitigt. Haben wir im Westen ein wirkliches Interesse gehabt, das Sicherheitsabkommen abzuschließen, weil uns Gegnerinnen geboten wurden, so würde ein Ostlocarno nichts weiter bedeuten als die Erlangung des deutschen Bezirks aus Revision der Ostgrenzen. Wir allein hätten also bei diesem Abkommen etwas zu bieten, während die Vertragsgegner, also die kleine Entente, keinen Gegenwert in die Waagschale zu werben vermögen. Es ist durchaus verständlich, daß nunmehr Polen immer wieder, sei es in Verhandlungen mit Deutschland, sei es in der Bearbeitung der Ententemächte, auf den Abschluss eines Ostlocarnos drängt. Die deutsche Ostgrenze ist unhaltbar. Die Teilung Oberschlesiens zunächst als Ergebnis der Tschechoslowakischen und polnischen Abstimmung kann unmöglich für die Dauer bestehen bleiben. Polen muß die Besitztum haben, daß auf kurz oder lang eine Revision der Teilung Oberschlesiens einsetzt. Über den „Stachel im deutschen Fleisch“, den sogenannten polnischen Korridor, ist gar nicht zu streiten, denn bereits in Ententekreisen wird man der Überzeugung, daß der Vater des Versailler Friedensvertrages völlig ohne Kenntnis Ostdeutschlands handelte und durch den Korridor eine Teilung vornahm, die zwar gleichlich gerechtfertigt sein sollte, aber weder nach diesem ungeschriebenen Recht noch nach gesetztem Menschenverstände immer bestehen bleiben kann. Der polnische Korridor, der andern Polen heralich wenig bietet, immer aber Streit und Feindschaft schaffen muß, wird zwar von den Polen emsig versucht. Doch werden die Polen selbst das Gefühl nicht los, daß eines Tages dieses Versailler Gesetz zurückgegeben werden muss. Das durchaus verständlich und berechtigte Empfinden Polens, dieser Grenzen, vielmehr der von Deutschland abgetrennten Gebiete nicht sicher zu sein, veranlaßt sie, nach dem Ostlocarno zu rufen. Wederum hat der Reichskanzler mit Recht die deutsche Ablehnung ausgesprochen und damit deutlich und jedem verständlich bekanntet, daß wir keinerlei Verpflichtung für den Bestand der jüngsten Ostgrenzen eingehen können. Wir fordern nach wie vor eine Revision. Wenn das bisher noch nicht in nachdrücklichster Form geschehen ist, so lediglich aus dem Grunde, weil wir zunächst die Frage des Westens bereinigen müssen, und dann an die Lösung des Ostproblems gehen können.

Liberté über die Räumungsfrage.

Paris. Auf die Reichstagssitzung zurückkommend, schreibt Georges Clemenceau in der Libération: Auf deutscher Seite forciert man von dem moralischen Recht auf die Räumung des Rheinlandes, auf französischer Seite veruft man sich auf das Recht des Vertrags. Darin liegt das ganze Missverständnis. Die republikanische Deutschland ist, desto mehr rechnet es mit der Räumung des Rheinlandes. Das ist ein Recht, eine einfache Forderung. Es bedarf keiner großen Einbildungskraft, um sich das Erkennen eines Deutschen vorzustellen, wenn er beispielweise erläutert, daß sein Land angelebt wird, als ob es noch nicht alle Verpflichtungen erfüllte, und daß das linke Rheinufer noch als Garantie für die Reparationen gilt. Für die Deutschen ist das Reparationsproblem an dem Tage geregelt worden, an dem der Dawes-Plan angenommen wurde und das Deutsche Reich seine Eisenbahnen und mehrere Budgeteinnahmen für die Erfüllung dieses Planes zur Verfügung stellte. Nicht ohne Angst müssen wir in der deutschen Volksmasse den Gedanken an Deutschlands Recht um sich greifen lassen, denn er ist viel gefährlicher als der Neuausbaugebau. Dieser ist reaktionär, der erstere demokratisch. Wiederum könnte es sein, daß beide eines Tages ineinander fließen.

Der Welt Sozi schreibt: Durch das republikanische Deutschland sind wir vor einer unvermeidlichen Wahl gestellt worden. Entweder wir machen zur gegebenen Zeit die große Wette, die Frankreich machen muß, weil es siegreich war und weil es Vertretern in die deutsche Weichlichkeit hat, oder wir müssen uns ohne Bogen auf einen neuen Krieg vorbereiten. Wählen wir also!

Schweres Schiffunglück an der chilenischen Küste. Gegen 300 Todesopfer.

New York, 8. Juli. (Telunion.) Wie aus Santiago de Chile gemeldet wird, ist der chilenische Truppentransportdampfer „Angamos“ auf der Fahrt nach dem hohen See an der chilenischen Küste untergegangen. Der Kapitän hat vor dem Untergang des Schiffes Selbstmord verübt.

London, 8. Juli. (Telunion.) Nach Meldungen aus Santiago de Chile befinden sich an Bord des untergegangenen Dampfers „Angamos“ rund 200 Personen, darunter 80 Fahrgäste. Das Schiff lief bei heiligem Sturm auf Grund, nachdem das Steuer gebrochen war. Infolge der ungeheuren Wucht des Appalls auf die Hölle, brach es völlig auseinander. Nur 4 Mann der Besatzung konnten schwimmend die Küste erreichen. Alle Rettungsarbeiten blieben erfolglos, da der Sturm mit unvermindriger Wucht anhielt.

Santiago. Nach einem vorläufigen Bericht des Marineministeriums sind beim Untergang des Armeetransportdampfers „Angamos“ 291 Personen umgekommen, darunter 80 Reisende.

Zum Untergang des „Angamos“.

Santiago, 8. Juli. Die genaue Zahl der beim Untergang des chilenischen Transportschiffes „Angamos“ ums Leben gekommenen wird wohl niemals bekannt werden, da das Schiff unterwegs an mehreren Orten angelegt und die Passagierliste sich beständig vermehrt hatte. Das Schiff hatte im Sturm das Steuerruder verloren, wodurch es die Manövriertüchtigkeit eingeschränkt hatte. Die vier geretteten Überlebenden erzählten schreckliche Einzelheiten von den Räumen um die Rettungsringe, die Plätze in den Booten und selbst um die kleinen nach der Katastrophe unheilvollen Strandküsten.

Santiago, 8. Juli. Das Truppentransportschiff „Angamos“ verließ Punto Arenas an der Magellanstraße mit einer Mannschaft von 215 Personen und 76 Passagieren, also insgesamt 291 Personen an Bord. Es war mit Zügen für chilenische Kriegsschiffe in den nordamerikanischen Gewässern beladen. Die Passagiere waren zumte Arbeit, die in Regierungsdiensten standen, mit ihren Familien. Der Sturm erhob sich spät am Abend. Stundenlang kämpfte das Schiff gegen Sturm und Wellen; aber schließlich wurde kein Ruder gebrochen, so daß das Schiff vom Sturm drosseltraktiv und gegen die Wellen geschleudert wurde. Das war etwa 10 Uhr abends. Man versuchte, die Rettungsboote herabzulassen; aber als sie kaum das tosende Wasser berührten, wurden sie umgerissen und ihre Besatzung durch die Brandung gegen die Wellen geschmettert oder in das stürmische Meer hinausgeschwemmt. Das Wasser drang mit großer Schnelligkeit in das Schiff ein, und drei Stunden, nachdem die „Angamos“ ausgeliefert war, war sie so gut wie unter den Wellen begraben. Das Schiff brach in zwei Stücke;

die wenigen Leute, die sich noch an Bord befanden, wurden vom Strand hinabgezogen.

Der Matrose José Aguilera, der auf einem Brückstück an die Küste gepaßt wurde und jetzt im Hospital in Valparaíso liegt, erzählte: Es herrschte schrecklicher Sturm, in dem das Schiff seine Manövriertüchtigkeit verlor. Etwa 300 Meter von der Küste entfernt wurde es zwischen zwei großen Klippen gescheuert. Bis 1 Uhr schwieben wir zwischen Tod und Leben, während das Schiff sank. Unaufhörlich ließ die „Angamos“ die Wände erilden; aber es nahm sich keine Hilfe. Als es klar wurde, daß auch nicht die geringste Aussicht auf Rettung vorhanden war, wurden die Rettungsboote hinabgelassen; sie wurden aber von den Wellen mit solcher Gewalt hin- und hergeworfen, daß sie fast sofort sanken.

In der Erzählung des geretteten Matrosen Aguilera heißt es weiter: Meine Gefährten und ich selbst wurden nur durch die Gnade Gottes gerettet. Das einzige, woran ich mich erinnere, ist, daß ich mich an ein schwimmendes Brückstück anstimmerte. Eine riesige Woge hob mich so hoch in die Luft und schleuderte mich gegen einen Felsen. Was dann geschah, weiß ich nicht; aber als ich das Bewußtsein wieder erlangte, stand ich mich ganzlich nackt statt anzog direkt auf dem Strand.

Ein anderer Überlebender, Alberto Carrillo, Matrose, konnte nicht erklären, wie er dem Tode entronnen ist. Kaum, daß ich an den Strand gewaßt war, erzählte er, kauerte ich nach dem Schiff aus, konnte aber nichts von ihm bemerken. Es mußte bereits untergegangen sein. Ich ging darauf zum nächstgelegenen Hause und floh an die Küste. Daß Wohnungsbewohner mich aber wegen meiner Niedlichkeit nicht einschließen, und es dauerte eine Stunde, bis ich sie davon überzeugt hatte, daß ich wirklich Hilfe brauchte. Ich ruhte mich dort ein wenig aus; dann schwieben wir am Strand entlang nach anderen Überlebenden und fanden drei, die ebenfalls unbeschädigt waren, wie ich selbst es gewesen war. Diese drei Überlebenden waren Matrosen.

Wie berichtet wird, sind an der Küste viele Leichen von Strandkörben geborgen worden. Die „Angamos“ wurde 1890 in Schottland für die italienische Flotte gebaut und nach Italien verkauft. „Gita di Venetia“.

Santiago. Der Kreuzer „Bremen“ und ein Gelehrter sind an der Stelle des Unterganges des „Angamos“ eingetroffen. Sie sind südlich von Sotile an der Küste von Chile befindet. Von dem Schiff waren keine Spuren zu entdecken. Die Ursache des Unterganges ist unbekannt; es liegen nur sporadische Einzelheiten vor. Unter den erstickenden Passagieren befanden sich viele Frauen und Kinder. Wahrend der letzten zwei Tage hat in der Gegend der Katastrophe schwerer Sturm geherrscht. Die vier Geretteten sind Matrosen.

80 Leichen der Schiffskatastrophe angespült.

* New York. Wie aus Santiago de Chile gemeldet wird, sind 80 Leichen, meist Frauen und Kinder, am Strand bei Punto Chimpén neun Meilen südlich von Lebu angespült worden.

Der neue Dauerreford der Junkersflieger.



Die Flieger Ritter von Küssner (links) und Müller sind am 5. Juli mit einem Junkersflugzeug vom „Bremen“ zu einem Angriff auf den Weltrekord im Dauerflug, der bisher 58 Stunden 37 Minuten betrug, gestartet.

■ Düsseldorf. Die Junkersflieger Ritter von Küssner und Müller sind Sonnabend abend 22.15 Uhr gelandet, nachdem sie 58 Stunden und 26 Minuten in einem Flug befinden hatten. Sie haben damit den bisher von den Italienern Settarini

und bei Preise gehaltenen Dauerflug-Weltrekord um 6 Stunden überboten.

■ Düsseldorf. Die genaue Flugzeit der von Ritter von Küssner und Müller beim Rekordflug gefahrenen Junkersmaschine D 1231 beträgt nach den letzten Berechnungen 65 Stunden 25 Minuten 54%, Gefunden.

■ Düsseldorf. Sofort nach der Landung der Flieger Ritter von Küssner und Müller kamen die Tausende, die Kundenlang auf dem Flughafen den Rückgang des Rekordflugzeuges erwartet hatten, unanständig nach der Landungsstelle zu und bejubelten die Flieger Ritter von Küssner und Müller, die sich und mutter der Flugzeugfabrik entzogen. Professor Junkers beglückwünschte die Piloten auf das heralichste. Die Flieger äußerten sich sehr anerkennend über die absolut regelmäßige Arbeit des Junkers-Motors, der die Maschine auch über die seitigen Gewitterböen am Freitag nachmittag sicher hinweggeführt habe. Die lange Flugdauer ist nicht zuletzt zurückzuführen auf die Brennstoff-Sparvorrichtung des Junkers-Metallpropellers. Die Flieger wurden von den Vertretern der anhaltischen Staatsregierung und des Magistrats, sowie des Landtagpräsidenten auf das herzlichste beglückwünscht.

Regierungspräsident Mühlendienst erklärte, daß ganze deutsche Volk jubele den hohen Helden zu, die von neuem den Beweis dafür erbracht hätten, daß es Wagemut und Tüchtigkeit das deutsche Volk es mit jedem anderen Volke warden sei.

Stadtrat Dr. Neumann, der die Flieger im Namen der Stadtverwaltung und der Bürgerschaft von Düsseldorf begrüßte, schloß mit einem dreifachen Hoch auf Professor Junkers. Die Menge sang darauf das Deutschlandlied.