

# Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtenzeit  
Tageblatt Riesa.  
Bezirk Nr. 20.  
Postfach Nr. 82.

Das Riesaer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Umlaufbeamtenchaft Großhain, des Amtsgerichts und der Staatsanwaltschaft beim Amtsgericht Riesa, des Rates der Stadt Riesa, des Finanzamts Riesa und des Hauptamts Riesa behördlich bestimmt Blatt.

Wochenedition:  
Dresden 1880.  
Großherren  
Riesa Nr. 52.

Nr. 164.

Montag, 16. Juli 1928, abends.

81. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 10 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis, gegen Vorabzahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellung. Für den Fall des Interesses von Produktionsunternehmen, Erhöhungen der Löhne und Materialpreise bezahlen wir uns das Recht der Preisverhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen bis zum 20. um 10 Uhr vermerkt 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 bewilligter Rabatt entfällt, wenn der Bezug verfällt, durch Klage eingesogen werden muss oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Fälligkeitszeit: Riesa 50%, Aufschlag, feste Tarife. Erfüllbarkeit an der Elbe. — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes des Druckerei, der Steueramt oder der Verförderungseinrichtungen — hat der Besitzer keinen Anspruch auf Wiederherstellung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotaionsdruck und Verlag: Danner & Winterlich, Riesa. Geschäftsräume: Goethestraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenstell: Wilhelm Bittrich, Riesa.

## Deutschlands Verschuldung.

zu. Erst vor wenigen Tagen hat der französische Minister Louchard bei der Bekündigung des französischen Bauprogramms die Redewendung gebraucht, selbstverständlich könne das arme Frankreich mit dem reichen Deutschland nicht konkurrieren. Hier müchten die Armuten ebenso wie die Reicher durch persönliche Opfer dazu beitragen, die Wohnungsnot beteiligen zu helfen. Wir wollen nicht den wahrscheinlich abschrecklichen Fehler Louchards kennzeichnen. Er weiß ganz genau, dass das deutsche Volk die Haushaltssummen zahlen muss und somit in seiner Gesamtheit zur Erfüllung des deutschen Bauprogramms beizutragen hat. Wir möchten vielmehr uns entschieden dagegen vertheidigen, als das reiche Deutschland einem armen Frankreich gegenübergestellt zu werden. Leider gibt es auch in Deutschland noch Personen, die von einem wachsenden Reichstum faszinieren, die vielleicht angesichts der steigenden Sparvermögen bei den Sparassen sogar des Glaubens sind, wir würden in allergrößter Zeit wieder den Wohlstand des Jahres 1914 erreichen. Louchard weiß selbstverständlich ganz genau, wie arm Deutschland im Grunde ist. Denn er ist Wirtschafts- und politischer anerkannter Kapazität und über die Verschuldung Deutschlands hinlänglich unterrichtet.

Deutschland ist arm. Was wir als Reichstum, als massende Wohlhabendheit ansiehen, ist eine Scheindarle, gestützt von ausländischem Geld. Während noch im letzten Jahre in der Haupstadt die deutsche Industrie besonders in Amerika nach Ausleihen suchte und nach und nach so verschuldet wurde, dass heute bereit, nachdem auch die zahlreichen Aktienpakete im Börsenhandel in ausländische — amerikanische — Hände übergegangen sind, mehr als die Hälfte unserer Industriewerke, besonders von Amerika, kontrolliert werden.

Einerseits kann es uns gleichgültig sein, wer Inhaber unserer Fabriken ist, wer unseres Volkes Arbeit gibt und wer dem Reich die Steuern zahlt. Aber es ist vertretenes Volkserwerben, dass niemals wieder eingezahlt werden kann. Denn der Gewinn aus der Produktion fließt nicht in deutsche Taschen, sondern in ausländische Hände. Er kann also niemals mehr dazu verwandt werden, einen Rückkauf der verlorenen Werte vorzunehmen. Wir haben infolgedessen auch nur insofern einen tatsächlichen Gewinn an einem guten Auslandsgeschäft der deutschen Produktion, wenn gut beschäftigte Unternehmen die Arbeitslosigkeit mindern und gut bezahlte Arbeiter und Beamte beschäftigen können. Von dem tatsächlichen Verdienst an den Auslandsmärkten aber bleibt ein großer Teil bereits im Auslande, und daher kommt es auch, dass trotz unserer geleisteten Ausfuhr immer noch eine passive Handelsbilanz vorhanden ist. Leider ist bisher der Verdienstabgang, der zunächst für die ausländischen Kapitalien sofort im Auslande deponiert wird, so wenig beachtet. Ein weiterer Widerspruch liegt in der begreiflichen Erkenntnis, dass deutsche Industrien und besonders solche, die zum größten Teil in ausländischen Händen sind, sich außerordentlich national gebärden und der ausländischen Konkurrenz den Eingang zum deutschen Markt versperren wollen. In es ist sogar festgestellt, dass dieser eigenartige Konkurrenzkampf zwischen deutschen und ausländischen Gruppen ausgefochten wird, deren Aktionsmehrheit in der gleichen ausländischen Hand liegt. Das soll jedoch nur eine Feststellung sein, die zu denken geben muss und aus der wir Schlussfolgerungen heute nicht zu ziehen brauchen. Es gehört nur zu dem Kapitel der Verarmung Deutschlands, was der Entwicklung, dass die deutsche Industrie nach der Aktienlage gerechnet keine deutsche Industrie mehr ist, und das wir auch gar keine Möglichkeit sehen, die Industrieverluste wieder einzufangen.

Siehe es bei dieser Verschuldung der Industrie allein geblieben. Das Kapital ist höchstlich international, und die Konzern- und Trustbildungen gingen schon vor dem Kriege darüber, die Industrie die Grenzen zu überschreiten. Wichtiger und bedeutender sind die neuen Zahlen, die über deutsche Anleihen für öffentliche Unternehmungen, für Kommunen, für öffentliche Leibherrschaften und sogar für Kirchen bekannt gegeben werden. Im Mai dieses Jahres allein betrugen die Auslandsanleihen nicht weniger als 41400 Millionen Mark. Hier liegt eine Verhältnis vor, die jeden einzelnen beeindruckt, denn die Auslandsanleihen der Kommunen, der öffentlichen Unternehmungen usw. müssen schließlich von der breiten Masse verstanden und angesichts werden. Mehr und mehr gehen namentlich die Städte dazu über, im Auslande neue Mittel zu werben und alle Einträge bleiben erfolglos. Es heißt amar, diese Anleihen für städtische und öffentliche Zwecke seien für werbende Anlagen gedacht, würden von diesen Anlagen vergraut und amortisiert. Gewiss! Aber diese Amortisation und Verzinsung ist doch nur möglich, wenn der Bürger für die Produktion dieser Anlagen höhere Ausgaben aufzuweisen muss. Um eine Preisreduzierung können infolge dieser Kosten weder Kostenholzen noch Elektrizitätswerke denken. Zweifelt man angesichts dieser neuen Anleihen öffentlicher Körperchaften noch an der deutschen Armut? Die deutsche Währung ist dabei, diese weisen das bestimmt genug.

## Eisenbahnunglücks in Spanien.

San Sebastian. Ein Verunglückte sich in der Nähe von San Sebastian mit einem Güterzug zusammen und entstieß. Acht Personen wurden schwer verletzt.

## Schweres Eisenbahnunglück im Münchner Hauptbahnhof

wb. München, 16. Juli. Im Hauptbahnhof in München ereignete sich am Sonntag kurz nach 10 Uhr abends ein schweres Eisenbahnunglück, indem der Nürnberger Zugzug, Stammzug Nr. 52 841, auf den Vorläufer des Nürnberger Zugzuges kurz außerhalb des Bahnhofs fuhr. Gegen Mitternacht wurde an der Unfallstelle bekannt, dass bisher acht Tote und 7 Verletzte zu beklagen sind. Im Vorläufer war aus bisher unbekannten Gründen die Röhrbremse gesogen worden und dieser Zug zum Halten gebracht worden. Etwa ½ Stunde nach dem Unfall fingen die beiden ineinandergerutschten Wagen zu brennen an. Die Bekämpfung des Feuers, das sich sehr rasch ausdehnte, war äußerst schwierig. Durch das Regenwasser Schlauchleitung war eine Reihe von Autos und Einheiten für andere Züge gesperrt. Die Hilfsaktion zur Rettung der Verunglückten legte sofort anstrengend ein.

München, 16. Juli. Die Unfallstelle, die wenige hundert Meter vor der Ausfahrt zum Hauptbahnhof zwischen der Hackerbrücke und Donnersberger Brücke liegt, wurde bald nach dem Unfall durch Landespolizei abgesperrt. Auf den beiden Brücken und seitlich der Bahnanlage sammelten sich trotz der späten Abendstunde zahlreiche Neugierige an. Das Rettungswerk wurde besonders dadurch erschwert, dass die Feuerwehr den Brand mit Schlauchleitungen von über 100 Meter Länge über die zahlreichen Gleisanlagen hinweg bekämpfen musste. Gegen 12.30 Uhr nachts konnte die Feuerwehrwehr, die mit allen verfügbaren Kräften an der Unglücksstelle erschienen war, wieder abrücken. Das Rettungswerk und die Aufräumarbeiten an den um diese Zeit noch immer weiter allmähligem Wagen wurden von der freiwilligen Feuerwehr fortgeführt. Die freiwillige Sanitätskolonne war bereits um 10.10 Uhr alarmiert und kurz darauf mit zahlreichen Aerzten an der Unfallstelle erschienen. Nach Mitternacht traf auch die Staatsanwaltschaft ein. Um die 2. Morgestunden waren die Aufräumarbeiten noch nicht abgeschlossen. Die Gleise waren noch gesperrt. Als Glück im Unglück muss es bezeichnet werden, dass der Zugzug, der eben erst in der Ausfahrt begriffen war, mit mäßiger Geschwindigkeit fuhr, und dass der leichte Wagen des Vorzugs nur sehr schwach beschädigt war. Ein Teil der Reisenden des vorletzten Wagens des Vorzugs konnte sich durch Abstoßen von dem haltenden Zug trennen.

München, 16. Juli. Zu dem Eisenbahnunglück im Münchner Hauptbahnhof berichtet der sofort an die Unfallstelle gesetzte Sonderberichterstatter des Süddeutschen Korrespondenzbüros noch, dass der Lokomotivführer des Vorzugs mit dem Zugführer die Ursache des Ziehens der Röhrbremse feststellen wollte, als der Stammzug 52 841 sich näherte und auf den Vorzug aufstieß, wodurch die beiden letzten Wagen des Vorzugs ineinandergerutscht wurden. Wie es möglich war, dass der Stammzug abgelenkt wurde, während der Vorzug noch das nächste Blocksignal erreicht hatte, ist bisher noch nicht aufgeklärt worden. Durch die eindringenden Heizgase aus der Lokomotive des Stammzuges entstand im letzten Abteil 1. Klasse des Vorzugs ein Brand, der sich rasch auf die beiden letzten Wagen des Vorzugs ausbreite und auch auf den nahegelegenen Zuggarituren übergriff. Die Bemühungen des Rettungswesens halfen nichts, rückten sich darauf, die seitlichen Blechwände der ineinandergerutschten Wagen zu öffnen und die Verletzten herauszubringen. Besonders aus dem mittleren Teil der beiden beschädigten Wagen wurden Rettungsschlüsse gehoben. Es gelang nach 11 Uhr, des Feuers so weit Herr zu werden, dass der erste Fahrgast noch lebend, aber mit schweren Quetschungen geborgen werden konnte. Bald danach wurden den zwei tödlich verunglückten Reisenden aus den Wagentrümmer herausgeholt. An der Bekämpfung des Feuers wurde nach Mitternacht noch immer gearbeitet.

## Einzelheiten von der Katastrophe.

München, 16. Juli. Wie der Sonderberichterstatter des Süddeutschen Korrespondenzbüros um die 1. Nachhundertszeitlichkeit des Süddeutschen Korrespondenzbüros zur Klärung der Frage, wie der 2. Zug freie Fahrt bekommen konnte, obwohl das Blocksignal gelöscht war, der Oberstellwerkmeister Schmid, der Bahnhofsvorsteher Joseph Schmid und der Obermechaniker Johann Schmid vorläufig festgenommen und zugleich nach der Vernehmung durch den Ermittlungsdirektor in das Gefängnis zu Ried eingeliefert. Von den Toten konnte der 7jährige Landespolizist weiterhin Dr. Schleifer aus Augsburg identifiziert werden. Da man Ausweispapiere auf den Namen Hans Port, 48 Jahre alt, aus Augsburg, gefunden hat, vermutet man, dass auch dieser sich unter den Toten befindet. Bei der Münchner Polizeidirektion ist bereits eine Reihe von Vermisstenmeldungen eingelaufen. Die Polizei ist mit der Nachprüfung beschäftigt, ob sich die Vermissten unter den Opfern befinden. Die Identifizierung begegnet gewöhnlich Schwierigkeiten, da die Leichen keinerlei Kennzeichnungsmerkmale aufweisen. Wie gekleidet werden konnte, kommt der 41jährige Josef Deißler aus Augsburg. Er war am Sonntag mit seiner Frau und seinem 8jährigen Tochter nach München gefahren. Während Deißler aus einem der verunglückten Wagen nur als Leiche geborgen werden konnte, konnte sein Tochter gereitet werden. Von seiner Frau fehlt bisher jede Nachricht.

verfehlt, dass es erst nach Mitternacht gelang, die letzten Toten zu bergen. Die Leichen sind teils bis zur Unkenntlichkeit verbrannt, teils verbrannt, so dass die Identifizierung um die 2. Morgestunden noch nicht abgeschlossen werden konnte. Bis hier steht lediglich fest, dass 7 Männer und 3 Frauen Todesopfer bei der Katastrophe wurden. Noch um die 1. Morgestunden war die Feuerwehrwehr damit beschäftigt, die mittleren Abteile der ineinandergerutschten Wagen zu öffnen. Glücklicherweise erwies sich, dass diese Abteile leer waren.

## Aus dem amtlichen Bericht.

München, 16. Juli. In dem amtlichen Bericht der Reichsbahndirektion München heißt es: Von den 9 Toten konnten bisher festgestellt werden: Niedermaier, Max, Hauptmann bei der Landespolizei Augsburg, Deisinger, Rundoll, Oberleutnant bei der Landespolizei Augsburg, Deißler, Joseph, Fahrer, Alpenstraße, Wohnort unbekannt. Unbekannte Leichen: eine weibliche Person (Leiche trägt weibliches Kleid und Hintergasse mit rotem Stein) eine männliche Person 30–40 Jahre alt, verklebt, eine männliche Person 20–30 Jahre alt trägt Siegelring), eine weibliche Person etwa 20 Jahre alt verheiratet, trägt Choker, eine weibliche Person, etwa 50 Jahre alt. Der aus dem Wagen gerettete Wissenschaftler Gottfried Nehls aus Augsburg ist sofort nach Überführung in die Klinik dort gestorben.

Als Verletzt wurden nach den bisherigen Feststellungen 18 Personen angegeben. Ein Verletzter hat eine Gehirnerkrankung erlitten, die übrigen weisen weniger schwere Verletzungen, Prellungen und Kopfverletzungen auf. Außerdem haben sich eine Anzahl von Reisenden wegen leichterer äußerlich nicht feststellbarer Verletzungen bei der Bahnhofskasse gemeldet. Auch einige bei den Rettungsarbeiten beteiligte Angehörige der Eisenbahn und der Feuerwehr haben durch die Rauchwirkung Schaden genommen. Neben die Ursache des Unglücks konnten die im Gange befindlichen Untersuchungen bisher keine Klarheit schaffen.

## Die Aufräumarbeiten beenden.

München, Gunnstrich mittags 12 Uhr. Wie der Landesdienst des Süddeutschen Korrespondenzbüros hört, sind die Wiederaufbaumarbeiten an der Stätte des Eisenbahnunglücks fast beendet, so dass damit gerechnet werden kann, dass die zur Zeit noch gesperrten Gleise vor den ersten Nachmittagsstunden wieder freigegeben werden können.

In der Allgemeinen Medizin befinden sich in den Morgestunden noch sechs Verletzte, deren Befinden zu Befinden keinen Anlass gibt. Ein Verletzter mit Rauchvergiftung liegt in der medizinischen Abteilung, ein weiterer, der einen Nervenschaden erlitten hat, in der Nervenklinik.

## Die Schuldfrage.

München, Gunnstrich mittags 12 Uhr. Wie der Sonderberichterstatter des Süddeutschen Korrespondenzbüros meldet der Sonderberichterstatter des Süddeutschen Korrespondenzbüros: Kurz nach der Ausfahrt des Vorzugs wurde festgestellt, dass die Flamme der Röhrbremse in dem dritten Abteil des dritten Wagens des Vorzugs verlegt war. Die Polizeidirektion München sucht schautstellen, wie der Zugzug Ausfahrt erhalten konnte, obwohl die Rückmeldung des Vorzugs und damit die Rückmeldung der Strecke für den Zugzug von der nächsten Blockstelle noch nicht vorliegen konnte, weil der Vorzug den Block noch gar nicht durchfahren hatte.

## Festnahmen wegen des Münchner Eisenbahnunglücks.

München. (Gunkstrich) Auf Antrag der Staatsanwaltschaft München wurden im Verlaufe der Untersuchung über die Ursachen des Münchner Eisenbahnunglücks zur Klärung der Frage, wie der 2. Zug freie Fahrt bekommen konnte, obwohl das Blocksignal gelöscht war, der Oberstellwerkmeister Schmid, der Bahnhofsvorsteher Joseph Schmid und der Obermechaniker Johann Schmid vorläufig festgenommen und zugleich nach der Vernehmung durch den Ermittlungsdirektor in das Gefängnis zu Ried eingeliefert.

Von den Toten konnte der 7jährige Landespolizist weiterhin Dr. Schleifer aus Augsburg identifiziert werden. Da man Ausweispapiere auf den Namen Hans Port, 48 Jahre alt, aus Augsburg, gefunden hat, vermutet man, dass auch dieser sich unter den Toten befindet. Bei der Münchner Polizeidirektion ist bereits eine Reihe von Vermisstenmeldungen eingelaufen. Die Polizei ist mit der Nachprüfung beschäftigt, ob sich die Vermissten unter den Opfern befinden. Die Identifizierung begegnet gewöhnlich Schwierigkeiten, da die Leichen keinerlei Kennzeichnungsmerkmale aufweisen. Wie gekleidet werden konnte, kommt der 41jährige Josef Deißler aus Augsburg. Er war am Sonntag mit seiner Frau und seinem 8jährigen Tochter nach München gefahren. Während Deißler aus einem der verunglückten Wagen nur als Leiche geborgen werden konnte, konnte sein Tochter gereitet werden. Von seiner Frau fehlt bisher jede Nachricht.