

Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Dachauzeitung
Tageblatt Riesa.
Sammel Nr. 20.
Zeitung Nr. 22.

Vorlauffreie Zeitung
Dresden 1532.
Sammel Nr. 22.

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 behördliche bestimmt Blatt.

Nr. 165.

Dienstag, 17. Juli 1928, abends.

81. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 1,6 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis, gegen Herausgabe, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zulage. Für den Fall des Unterstossen von Produktionsverzweigungen, Erhöhungen der Wöhne und Materialkostenbelasten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Stämme des Ausgabebetriebes sind bis 9 Uhr vormittags aufzugeben und im vorans zu bezahlen; eine Gewähr für das Treten an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die 20 mm breite, 3 mm hohe Gründschriftszeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 20 mm breite Stellmagnetzeile 100 Gold-Pfennige; zeitschriften- und tabellarischer Satz 50% Aufschlag. Beste Tarife. Gewilligte Reklame erlaubt, wenn der Betrag verfällt, durch Klage eingezogen werden muss oder der Auftraggeber in Konkurrenz steht. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesa. Nichttägige Unterhaltungsbeiträge empfohlen an die Elbe. — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Redaktion oder der Sicherungsanlagen — hat der Besitzer keinen Anspruch auf Sicherung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Notationsdruck und Verlag: Sanger & Winterlich, Riesa. Geschäftsräume: Goethestraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenstell: Wilhelm Dittrich, Riesa.

Die deutsch-amerikanischen Bürokratischen Beziehungen.

Die deutschen Anleihemissionen in Amerika sind in erheblichem Grade bei einzelnen, ganz bestimmten dortigen Bankhäusern konzentriert. Von den rund 8 Milliarden Reichsmark Anleihen, die in den ersten drei Jahren nach der Stabilisierung von etwa 14 amerikanischen Bankhäusern übernommen worden waren, entfallen weit mehr als die Hälfte auf die drei Großfinanziers für Europa, nämlich die Firmen Dillon Read and Co. (den Amerikabank der Vereinigten Staaten), auf die National City Co. und endlich auf das Bankhaus Harris Forbes. Daneben sind auch mit erheblichen Summen beteiligt die Bankhäuser Coopers u. Co., Harriman, Blair u. Co., Lee Higginson, Frisch, Boes u. Co., die Guaranty Trust, die Equitable Trust und andere mehr.

Es ist bekannt, dass der Goldstrom aus Amerika sich in der letzten Zeit außerordentlich verlangsamt hat. Die z. T. aus reparationsspolitischen Gründen erfolgte Neuorientierung der Bewertungsspitze für Auslandsschulden, die nicht ganz unberechtigte Sorge vor einem übermäßigen Anwachsen unserer Auslandsverschuldung und endlich gewisse temporäre Erhöhungsbereiche auf dem amerikanischen Kapitalmarkt haben hier als retardierende Momente gewirkt. Erst in jüngster Zeit konnten die innerdeutschen Schwierigkeiten überwunden werden, und auch die Aufnahmefähigkeit des USA-Kapitals, nämlich der großen Investitions-Gesellschaften, für deutsche Anleihen scheint wieder erholt zu sein. Man darf also trotz der New Yorker Aktienförderung auch für den kommenden Herbst und Winter mit einem ruhigen Fortschreiten der deutsch-amerikanischen Finanzbeziehungen rechnen.

Der Anteil der verschiedenen deutschen Wirtschaftsgruppen an diesem Dollarzonen war bisher nicht eben gleichmäßig verteilt. Ein gewaltiger Teil wird direkt oder indirekt absorbiert von dem Kreditbedarf der öffentlichen Hand, sowie von den Anleihen zahlreicher Bodencredithilfes und sonstiger Banken, die mittelbar freilich auch in erheblichem Ausmaß der Industrie zugute kommen. Neben Pfandbriefen und Staats- oder Gemeindeanleihen spielen die Emissionen der in Amerika besonders dienten „Public Utilities“, also der Gas-, Wasser-, Elektrizitäts- und Verkehrsunternehmungen, eine bedeutende Rolle.

Auch die deutsche Eisen- und Metallindustrie ist freilich nicht leer ausgegangen, obwohl ein so bedeutendes Institut dieser Branche, wie die Metallbank, den englischen Kapitalmarkt bevorzugt und obwohl der traditionelle amerikanische Stahlkonzern Morgan dem deutschen Geschäft bisher so gut wie gänzlich ferngeblieben ist. An keiner Stelle ist das junge austreibende Bankhaus Clarence Dillon in die Breite gelangt. Er war es, der rechtzeitig die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit mit der deutschen Eisenindustrie erkannte und ohne seine Mitwirkung wäre — so wird man wohl ohne Übertreibung sagen dürfen — der große Nationalisierungszusammenhang der Vereinigten Staaten kaum aufzufinden gewesen. Die Mansfeld A.-G. hat ihr großartiges Modernisierungsprogramm ebenfalls nicht zuletzt mit Hilfe des Dollarkredits, den ihr die Firma Brown Brothers verschaffte, durchgeführt. Die Mannesmann-Röhrenwerke nahmen für ihre Expansionszwecke u. a. eine Anleihe bei der American and Continental Corporation auf, Krupp finanzierte seine Umstellung von der Kriegs- zur Friedenswirtschaft zum guten Teile mit amerikanischem Geld.

Diese Beispiele, die sich noch bestens vermehren lassen, zeigen, dass die Amerikanerleihen unserer Großindustrien im besten Sinne produktiv gebraucht haben. Sie werden fast ausnahmslos zur Nationalisierung, also zur Steigerung der Leistung und des Ertrages, verwendet. Darin beruht ihre Sicherheit und ihre Beliebtheit bei den amerikanischen Geldgebern. Man wird also damit rechnen dürfen, dass zur Befriedigung des Kapitalbedarfs unserer Industrie auch weiterhin der amerikanische Kapitalmarkt offenstehen wird.

Sowohl aber in dieser Richtung bisher schon geschehen ist, so wird man doch nicht behaupten können, dass heute bereits alle Möglichkeiten rechts er schöpft seien. Die deutsch-amerikanischen Geschäftsbereiche sind entschieden noch sehr ausbaufähig. Die schon weit fortgeschrittenen und noch weiter zu entwickelnden Kapitalverteilungen zwischen den beiden Ländern kann noch in viel stärkerem Maße, als dies bisher geschehen ist, ergänzt werden durch eine engere Zusammenarbeit auf produktions- und absatzpolitischem Gebiet.

Gerade bei einer solchen Form der Zusammenarbeit kann Deutschland noch in erheblich größerem Ausmaß der gebende Teil werden. Ein Schulbeispiel für eine derartige Verbindung von finanziell, fabrikatorisch und kaufmännisch zusammenwirken ist z. B. die bevorstehende Einführung der Aktien und Bonds der J. G. Garbenindustrie an der New Yorker Börse. Diesem offiziellen Akt, der demnächst verfügt werden dürfte, ist zweifellos schon früher eine erhebliche Hilfe Beteiligung amerikanischer Kapitalisten an den Emissionen des Garbenzentrals vorausgegangen. Vor allem aber hatte sich gerade die J. G. Garbenindustrie schon viel früher mit dem amerikanischen Standard-Ölkonzern über die Aufteilung bestimmter Abgabebiete, über Befreiungsverträge und Patenttausch, sowie über die gemeinschaftliche Gründung großer Fabrikationsanlagen verständigt.

Wir bedürfen des amerikanischen Kapitals, um unsere deutsches wissenschaftlichen Errungenschaften weiter zu entwickeln und in die wirtschaftliche Praxis einzuführen. Über-

Bon der Eisenbahnkatastrophe in München.

Schwarze Kritik an der Sparpolitik der Reichsbahn.

Der amtliche Bericht über die Eisenbahn-Katastrophe.

München. Um 2 Uhr 10 Minuten morgens gibt die Reichsbahndirektion München folgenden amtlichen Bericht über das Unglück aus:

Am 15. d. M. kam der Vorzug des Verwaltungsdienstes aus 82 841 München—Augsburg—Nürnberg etwa um 21½ Uhr bei der Ausfahrt des Münchner Hauptbahnhofes zwischen Haderbrücke und Donnersberger Brücke infolge Bruchens der Rohre im einen Abteil des Zuges zum Halten. Während Lokomotivführer und Zugführer zur Feststellung der Ursache der Brüfung des Zug entlanggingen, fuhr der nachfolgende Stammpersonal 82 841 aus das Abgegangene auf und ließ den beiden letzten Wagen zurück. An die um 21 Uhr 27 eingegangene Weißung des Unfalls traf der Hilsang um 21 Uhr 50 an der Unfallstelle ein. Es wurden sofort Versuche unternommen, unter Ausschaltung von Schadstoffen eingelassene Reisende zu befreien. Die hierbei entstehenden Brandstellen wurden durch die bahnamtliche eingesetzte Löschmittel immer wieder erstickt werden. Zusätzlich war jedoch im letzten Abteil einer Klasse des Güterwagens des Vorzugs-Zuges Feuer ausgebrochen, das sich schnell ausdehnte und auch den vorliegenden Wagen erreichte. Zur Bekämpfung des Feuers wurden aus den benachbarten Deponiehütten sofort ca. 20 handelsüblicher entnommen und außerdem eine Schlauchleitung aus der Lokomotive des Güterzuges angelegt. Mit diesen Löschmitteln gelang es bis zum Eintreffen der bayerischen Feuerwehr, das Feuer in den mittleren Abteilen soweit niederzuhalten, dass etwa um 22 Uhr 50 Min. der erste Abschnitt noch lebend aus dem Wagen heraustragbar werden konnte. Die bayerische Feuerwehr löste den Brand der beiden Wagen vollständig etwa um 23 Uhr 30. Aus den vollständig ausgebrennten Wagen wurden jedoch neue Leichen geborgen.

Keine Haftentlastung der drei Stellwerkbeamten.

München. Wie der Landeskonsistorium des Süddeutschen Korrespondenzbüros von authentischer Seite erläutert, befinden sich die drei Stellwerkbeamten, deren Teilnahme durch die Staatsanwaltschaft München I angeordnet worden war, und die noch gestern nachmittag vom Gerichtsrichter vernommen und in das Untersuchungsagefängnis Neudeck eingeliefert worden waren, entgegen einer anders lautenden Meldung nach wie vor in Haft. Die Ursache der Verhaftung ist darin zu sehen, dass sich Widerstände infolge ergeben haben, als das Gleis, auf dem sich das Unglück ereignete, im Stellwerk mit einer roten Scheibe bezeichnet war. Wenn das Gleis offen gewesen wäre, hätte der Nachzug freie Fahrt gehabt, und es hätte die weiße Scheibe erscheinen müssen. Die Untersuchungsführer haben aber im Stellwerk die rote Scheide noch angetroffen, und es wurde ausdrücklich bestätigt, dass der Stand der Scheide nach dem Unglück noch derselbe war, wie vor dem Unglück. Die Beamten des Stellwerks haben sich wahrscheinlich infolge eines von zwei Seiten irrtümlich aufgezehrten Telefonvertrags mit dem Außenposten vorchristswidrig über die Taktlage des Sperrsignals hinweggesetzt und dem Fahrdienstleiter gemeldet, dass das Gleis freigegeben sei. Hieraus würde, wenn sich dieses bisherige Untersuchungsergebnis bestätigt, die Fahrlässigkeit zu erkennen sein. Das weitere wird die noch im Gange befindliche Untersuchung ergeben müssen.

Schwarze Kritik der Münchner Presse an der Reichsbahn.

München. (Telunion) In der Münchner Presse kommt mehrfach schwarze Kritik gegenüber der Reichsbahn zum Ausdruck. So schreiben die Münchner Neuesten Nachrichten: Man werde sich nicht mehr mit irgendwelchen Beschwörungen aufreden geben können, da es sich nicht mehr um einen Fall, sondern um ein Bild in der Rechte ungeheurener Verschuldungen handele. — Auch die Münchner Augsburger Abendzeitung ruft aus: „Das geht nicht weiter“ und bewirkt unter Hinweis auf die Davoslasten der Reichsbahn, dieses System sei nicht mehr aufrecht zu erhalten. — Die Bayrische Staatszeitung richtet heftige An-

griffe gegen die verantwortlichen Beamten, die jetzt noch viele Stunden nach dem Unglück sich weigerten, reinen Wein einzuschenken. Es habe auch diesmal wieder Verlierer im Reitwagenwesen gegeben. Länger als 1½ Stunden habe es gedauert, bis man die Feuerwehr rief. Unterlassen worden sei auch, die Nachbarschaft sofort an die verantwortlichen Stellen weiterzugeben. Dadurch sei fahrlässig Zeit verloren, die vielleicht manchem Opfer das Leben gerettet hätte. Das Vertrauen in der Reichsbahn schwunde mehr und mehr, je weniger die Behörden Offenheit und Wahrheit zeigten. Die Wahrheit, und wenn sie noch so schwere Angriffe rechtfertige, müsse unter allen Umständen verlangt werden.

Die Münchener Telegramm-Zeitung schreibt an dem neuen Eisenbahnunglück: Diese häudigen Menschenopfer, die sicherlich eine ganze Reihe irgendwelcher Schenkungen der Deutschen Reichsbahn sind, fordern energisch Taten, nicht aber amliche Berichte. Es wäre ein schweres wirtschaftliches Unglück, wenn die Deutsche Reichsbahn in solchen Ruf geriete, und man kann leider nicht leugnen, dass sie noch den katastrophalen Ereignissen der letzten Zeit auf dem besten Wege hierzu ist. Die Bahnbauamten beurteilen auch in der vergangenen Nacht wieder, dass dieses Unglück auf Einsparungen zurückzuführen sei. Was dies nun richtig sein oder nicht, Regierung, Parlament und Bevölkerung können eine Wirklichkeit, wie sie leider bei der Reichsbahn Platz gesucht zu haben scheint, auch nicht eine Stunde länger dulden. Die Toten und Schwerverwundeten fordern das Ende dieses Systems.

Berliner Presstimmen zum Münchner Eisenbahnunglück.

Berlin. Auch in Berlin werden in den Zeitungen Angriffe gegen die Deutsche Reichsbahn erhoben mit dem Hinweis, dass die allzu großen Einsparungen von Personal folgerichtig an den fortgeschrittenen Unglücksfällen führen würden. Was nun den Zwischenfall des Münchner Unglücks angeht, so wird darauf aufmerksam gemacht, dass der Münchner Hauptbahnhof durch den Bau des Münchner Verkehrsverbundes in seiner unmittelbaren Nähe sehr eingeeignet sei und bei dem Mietewerfehr überlässt sein müsse. Eine Erweiterung des Hauptbahnhofs bei dem häufig wachsenden Verkehr sei nicht mehr möglich. Außerdem habe die Menge der kleinen Ladengeschäfte am Münchner Hauptbahnhof derart überhandgenommen, dass z. B. bei einem Brand eine grobe Gefahr besteht. Trotz mehrfachen Einspruchs der Staatsverwaltung sei hier noch keine Änderung erfolgt. Die Zahl der Verletzten, die sich gemeldet haben, ist auf 31 gestiegen.

Besonders scharf wendet sich die „Germania“ gegen die Reichsbahn. Es schreibt: Von der unheimlichen Welle schwerer Katastrophen, welche die ganze Welt wieder heimsucht, wird der engere Bezirk des Deutschen Reiches sehr stark betroffen. Ungewöhnlich große Brände und Explosions, folgenschwere Verkehrsunfälle dämmen sich in so erstaunlicher Art, dass weite Kreise erregt und beunruhigt sind. Das trifft besonders auf die Unglücksfälle zu, die sich in letzter Zeit bei dem verbreiteten und am meisten bekannten Verkehrsmitel, der Eisenbahn, abgespielt haben. Noch ist die Katastrophe von Siegelsdorf in frischster Erinnerung, da ist Süddeutschland schon wieder von einem Eisenbahnunglück heimgesucht worden, das eine große Reihe von Toten und Verletzten gefordert hat. Die Duplikatheit der Ereignisse wollte es, dass gleichzeitig auf dem Münchner Hauptbahnhof und auf der Waldbahn seit Tod und Verderben auf dem Schienennetz lauerten. Das Blatt führt fort: Die verhängnisvolle Hängung der Eisenbahnkatastrophen lädt aufzurufen. Das Vertrauen der vielen, die auf die Eisenbahn als Verkehrsmittel angewiesen sind, muss brüchig werden, wenn weiterhin die Reichsbahn von solchen Zwischenfällen betroffen wird.

Ein deutsch-nationaler Antrag.

Die deutsch-nationale Landtagsfraktion hat zur Münchner Eisenbahnkatastrophe im bayrischen Landtag folgenden Antrag eingebracht:

Die Staatsregierung wird beantragt, mit den Reichseisenbahnbehörden beabsichtiger Schaffung einer Deutschen ins Benehmen zu treten, welche die Ursachen der letzten katastrophalen Eisenbahnkatastrophen reaktiv klarstellt, um durch die Beseitigung ihrer Ursachen weitere Unfälle noch Möglichkeit zu verhindern. Insbesondere ist dabei zu überprüfen, welche Mängel des derzeitigen Systems sofort Abhilfe erzielen.

Otto Reinath

Mitglied des Reichswirtschaftsrates.

Berlin. Der Reichswirtschaftsminister hat Herrn Otto Reinath, das geschäftsführende Präsidialmitglied des Reichsverbandes des deutschen Groß- und Überbetriebsvertreters des Handels in den Vorläufigen Reichswirtschaftsrat berufen.

eben die Sorgfalt und das Genie des deutschen Technikers und Chemikers, das fabrikatorische Geschick und die sauerländische Zuverlässigkeit des deutschen Unternehmers vertragen dem amerikanischen Finanzier die Sicherheit und die angemessene Vergütung des hier investierten Kapitals. Die bereitwillige Aufnahme der Fahrzeugeinschätzung ist ein Beweis dafür, dass dieses Vertrauen, das wir fordern und voraussehen können, jenseits des Ozeans tatsächlich besteht.