

# Rieser und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger)

Verantwortlicher  
Lagerleiter  
Friedrich Str. 50.  
Postfach Nr. 52.

Das Rieser Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großschönau, des Amtsgerichts und der Amtsanwaltschaft beim Amtsgericht Rieser, des Rates der Stadt Rieser, des Finanzamts Rieser und des Hauptzollamts Meißner behördlicherseits bestimmte Blatt.

Postfach Nr. 52  
Dresden 1880  
Stroßacker  
Rieser Nr. 52.

Nr. 179.

Donnerstag, 2. August 1928, abends.

81. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Eintritts von Produktionsveränderungen, Erhöhungen der Löhne und Materialpreisen behalten wir uns das Recht der Preisänderung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabestages 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 30 mm breite, 1 mm hohe Grundchrift-Zeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 30 mm breite Restzeile 100 Gold-Pfennige; zeitraubender und tabellarischer Satz 50%, Kustschlag, feste Tarife. Bewilligter Rabatt erlischt, wenn der Betrag verfallen, durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Kontour gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Rieser. Wichtige Unterhaltungsbeilagen können an der Elbe. — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Verlegerin oder der Beförderungsanstalten — hat der Bezugsnehmer keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Sanger & Winterlich, Rieser. Geschäftsstelle: Goethestraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlmann, Rieser; für Anzeigen: Wilhelm Götlich, Rieser.

## Die Aufgabe des Reichsbahngerichts.

Das Reichsbahngericht, das zwischen der Reichsregierung und der Reichsbahngesellschaft eine schiedsrichterliche Tätigkeit ausüben soll, ist gebildet worden. Es besteht aus dem Senatspräsidenten beim Reichsgericht, Meiner, als Vorsitzenden, dem auf Vorschlag der Reichsregierung ernannten Bergbauindustriellen Dr. Silberberg und dem von der Reichsbahn vorgeschlagenen Baurat Dr. Behre. In der Zusammenfassung dieses dreigliedrigen Schiedsgerichts kommt bereits die Tatsache zum Ausdruck, daß es sich bei der Meinungsverschiedenheit über den Tarifhöhenantrag der Reichsbahn im Grunde genommen gar nicht um einen Konflikt zwischen Reichsbahn und Reichsregierung, sondern um einen Interessengegensatz zwischen der Reichsbahn und der produktiven deutschen Wirtschaft handelt, als deren Sachverwalter Dr. Silberberg dem Reichsbahngericht angehört. Der Interessengegensatz besteht darin, daß die Reichsbahngesellschaft die Reichsbahn, die ihr durch die Erhöhung ihrer persönlichen und sachlichen Ausgaben auferlegt worden sind, nach geltenden Haushaltsgrundsätzen durch eine Steigerung ihrer Einnahmen ausgleichen muß, während die deutsche Wirtschaft eine Erhöhung der Tarife der Reichsbahn in ihrer heutigen Lage zweifellos nicht ertragen kann. Nun läßt sich die Behauptung, daß die Reichsbahn auch ohne Tarifserhöhung auf Grund der Steigerung des Verkehrs Mehreinnahmen zur Deckung der ihr aufzunehmenden Verlusten erzielen werde, bei der heutigen konjunkturellen Entwicklung wohl nicht mehr aufrechterhalten. Es ist vielmehr in den nächsten Monaten eher ein Rückgang als eine Zunahme der Reichsbahneinnahmen zu erwarten. Auf der anderen Seite aber erscheint eine Erhöhung der Eisenbahntarife vom Standpunkt der produktiven deutschen Wirtschaft aus heute noch unmöglicher als vor einigen Monaten. Man denke nur an den Kohlenbergbau, der sich heute schon in allerhöchster Lage befindet und für den gerade die Frachtkosten eine sehr wichtige Rolle spielen. England hat sich soeben entschlossen, seinen Kohlenexport durch Gewährung von Transport-Tarifiermäßigungen künstlich zu fördern. Deutschland kann nicht in demselben Augenblick durch Tarifserhöhungen die Konkurrenzfähigkeit seines eigenen Kohlenbergbaus künstlich schwächen, ohne die ganze deutsche Volkswirtschaft aufs schwerste zu gefährden. Das ist eine Schlussfolgerung, für die auch der juristische Vorsitzende des Reichsbahngerichts, der ja in diesem den Ausschlag gibt, Berücksichtigung haben wird.

Wie soll nun aber das Reichsbahngericht die ihm übertragene, scheinbar unlösbare Aufgabe der Vereinbarung entgegengegesetzter, aber für jede der streitenden Parteien lebenswichtiger Interessen lösen? Seine Tätigkeit wird offenbar darin bestehen müssen, daß ohne Erschließung neuer Einnahmequellen schon das Reichsbahngeschäftsjahr 1928 einschließlich des vorangegangenen Reparations- und Schuldendienstes mit einem Fehlbetrag von mindestens 140 000 Millionen Mark abschließen wird. Der Vorschlag, diesen Fehlbetrag zunächst auf dem Anleihewege zu decken, ist unter allen Umständen zu verwerfen, denn es bedeutet eine verheerende Finanzwirtschaft, dauernde Fehlbeträge durch Anleihen auszugleichen. Von allen grundsätzlichen Bedenken abgesehen, würde hiergegen zweifellos auch der Reparationsagent Einspruch erheben. Die Aufgabe des Reichsbahngerichts wird also darin bestehen, laufende Mehreinnahmen oder Ausgabenvermindernungen, nicht aber einmalige Schuldverpflichtungen, zu schaffen. Trotzdem ist die von der Reichsbahn vorgeschlagene Tarifserhöhung, die ja zu diesem Ziel führen soll, aus schärferen zu bekämpfen, als aus den oben erwähnten, ausschlaggebenden wirtschaftlichen Gründen, teils aber auch, weil es keineswegs sicher erscheint, daß diese Tarifserhöhung wirklich im Endergebnis zur Deckung des Reichsbahnbedarfs führen würde. Die Reichsbahngesellschaft beruft sich allerdings darauf, daß ja auch die Gebührenerhöhung der Reichspost keinen größeren Verlustrückgang zur Folge gehabt und auch den weiteren Aufschwung der Konjunktur nicht aufgehalten habe. Sie läßt dabei außer acht, daß die Post in der Zeit aufsteigender Konjunkturentwicklung ihre Gebühren erhöht hat, während die Tarifserhöhung der Reichsbahn in eine Zeit abfallender Konjunktur fallen würde. Dazu kommen noch die englischen Tarifermäßigungen für den Bergbau, auf die oben hingewiesen wurde, und die eine Tarifserhöhung der Reichsbahn noch außerordentlich erschweren.

Die Aufgabe des Reichsbahngerichts ist also gewiß außerordentlich schwierig. Aber sie ist trotzdem nicht unlösbar. Das Reich ist es, das sich zur Wahrung lebenswichtiger Belange der deutschen Wirtschaft einer Tarifserhöhung der deutschen Reichsbahn widersetzen muß. Das Reich ist es aber auch, das der Reichsbahn aus politischen und sozialen Gründen Lasten aufgedrückt hat, die sich jetzt als untragbar erweisen. Nimmt das Reich einen Teil dieser politischen Lasten der Reichsbahn wieder ab, so balanciert auch der Reichsbahnhaushalt ohne Tarifserhöhung. In dieser Richtung wird das Reichsbahngericht eine Lösung der ihr übertragenen Aufgabe suchen müssen, und es kann dies umso leichter, als es ja ein Schiedsgericht ist und daher sehr wohl die Tarifserhöhung verweigern, dem Reiche aber eine Entschädigungspflicht für die von ihm verursachte Ueberlastung des Reichsbahnnetzes auferlegen kann.

## Die Reorganisation des Reichslandbundes.

Ob. Berlin. In Berlin fand gestern die Vertreterversammlung des Reichslandbundes statt, die sich mit der Reorganisation der Bundesleitung beschäftigte. Ueber ihr Ergebnis wird vom Reichslandbund folgende Mitteilung ausgeben:

Die Erkenntnis der ständig steigenden Notlage der Deutschen Landwirtschaft hat den Reichslandbund vor die Notwendigkeit gestellt, eine Umbildung seiner Führungsgremien zu beschließen, um die für den berufständischen Kampf gebotene Geschlossenheit und Störfestigkeit in noch höherer Maße als bisher sicherzustellen. Die am 1. August hierzu zusammengetretene Vertreterversammlung, die aus allen Teilen des Reiches überaus stark besucht war, beschloß einmütig die Umgestaltung des Präsidiums und des Bundesvorstandes.

Das Präsidium wird gebildet aus 3 Präsidenten. Die neu gewählten sind die Landwirte Schiele, Oepf, Heide. Präsident Schiele hat durch seine ganze öffentliche Tätigkeit bewiesen, daß für sein Wirken nur das Wohl der gesamten Landwirtschaft maßgebend ist. Der sichtbarste Ausdruck hierfür ist das agrarische Notprogramm der vorigen Reichsregierung. Der der westlichen Bauernschaft angehörende Präsident Oepf kämpft seit Beginn der Landbewegung an führender Stelle für den überparteilichen berufständischen Gedanken. Präsident Heide, ein märkischer Bauer, ist seit Gründung des Brandenburgischen Landbundes sein Mitvorsitzender und stellvertretender Präsident der Brandenburgischen Landwirtschaftskammer. Die trotzenden Kräfte der Landbewegung finden in diesen Männern ihren sichtbarsten Ausdruck. Sie sind des Vertrauens des Landvolkes gewiß. Die klare überparteiliche berufständische

Einigkeit in der Landbewegung wird durch die Wahl erneut bestätigt. Die neu gewählten Präsidenten sind sachgemäß kollegialisch tätig. Einer der Präsidenten führt ständig den Vorsitz und trägt die Verantwortung für die Geschäftsführung. Präsident Schiele ist hierzu gewählt.

Der Bundesvorstand besteht in seiner neuen Zusammenfassung aus dem ehrenamtlichen Vorsitzenden der den Reichslandbund bildenden Landbünde, Führung und Verantwortung für die Gesamtsituation liegen somit in den Händen der in den einzelnen Gebieten vom Vertrauen ihrer Berufsgenossen gewählten Männer.

Die Vertreterversammlung selbst behält ihre bisherige bewährte Zusammensetzung. Das Reformwerk im Reichslandbund ist wesentlich auf die Initiative des bisherigen Präsidenten Grafen Radkewitz zurückzuführen. Er selbst scheidet aus dem Präsidium des Reichslandbundes aus und behält die Leitung der wirtschaftlichen Einrichtungen des Reichslandbundes bei.

Präsident Prieger, der Vorsitzende des Bayerischen Landbundes, brachte dem bisherigen Präsidenten Graf Radkewitz den Dank der Versammlung in eindrucksvollen Worten unter allseitiger lebhafter Zustimmung zum Ausdruck.

Die Einmütigkeit, mit der die vorgenannten Reformen der Führungsgremien des Reichslandbundes zur Annahme gelangten, ist in der heutigen Versammlung seit ein erfolgreiches Sinnbild dafür, daß sich im Reichslandbund der feste Wille zur Geschlossenheit und zur unabhängigen berufständischen Arbeit allen entgegengelegten Ausbreitungen gegenüber aufs neue durchgesetzt hat.

## Vermeidung der englischen Niefenaussperrung.

London. (Tel.) Die von der Baumwollspinnerei-Vereinigung für den 11. August angekündigte Gesamtsperre in der englischen Baumwollindustrie, von der 200 000 Baumwollarbeiter in 700 Betrieben und rund 800 000 Arbeiter verwandter Industriezweige betroffen werden würden, wird aller Voraussicht nach vermieden werden. Der Grund für die angekündigte Aussperrung, der Streit der Belegschaft der Ramsay-Spinnerei zu Gunsten eines einzelnen Arbeiters ist entfallen, nachdem gestern die Belegschaft die Wiederaufnahme der Arbeit für Freitag früh beschlossen hat. Der gekündigte Arbeiter ist der örtlichen Arbeiterversammlung wieder beigetreten.

## Englands Luftlinien.

Im englischen Unterhaus ist es dieser Tage zu einer recht interessanten Debatte über die englische Zivilfluglinie gekommen. In dieser Debatte hatte die Regierung einen nicht gerade leichten Stand, da sie sich gegen eine sehr ernsthafte Kritik der Opposition über die englische Luftverkehrspolitik zu verteidigen hatte. Aus den Erörterungen im Unterhaus sind einige Einzelheiten gerade für die deutsche Zivilfluglinie sehr interessant. So wurde von einem Redner in seiner Kritik gegen die angekündigten unzulässigen Maßnahmen der Regierung erwähnt, daß in Deutschland heute täglich 40 000 Meilen geflogen werden, in England dagegen nur 3 000. Sehr demüthigt wurde es auch, daß der Luftdienst London-Amsterdam-Berlin jetzt nicht mehr durch englische sondern nur durch deutsche Flugzeuge betrieben würde. Die Kritik war vielleicht in gewissen Einzelheiten berechtigt sein. Dergegenwärtig man sich jedoch die Großzügigkeit des englischen Flugdienstes in seiner ganzen Ausdehnung, so wird man doch zu der Ueberzeugung kommen müssen, daß das britische Luftfahrtministerium doch sehr ernsthaft bemüht ist, England auch die Hegemonie in der zivilen Luftfahrt zu sichern. Insofern mag im Augenblick Englands Stellung in der Zivilfluglinie noch nicht bestimmend sein, als die großen Mächte, die das englische Luftfahrtministerium betreibt, ihrer Verwirklichung noch nicht ganz nahe gekommen sind. Der englische Luftfahrtminister hat auch in seiner Antwort im englischen Unterhaus sehr interessante Angaben über die Ausdehnung gemacht, die das englische Luftfahrtministerium in Kürze annehmen soll. In der Hauptsache kommt es ihm anscheinend darauf an, weniger die Luftstrassen zu entwickeln, als mehr die Verbindungen in den verschiedenen Teilen des großbritannischen Imperiums einfacher und sicherer auszugestalten. Um die Bedeutung des englischen Luftfahrtministeriums zu erkennen, hat man sich zunächst zu vergegenwärtigen, daß zur Zeit nicht wie in Deutschland die Hauptstadt des Landes der Zentralausgangspunkt des Luftfahrtministeriums ist, sondern Kairo. Von hier aus strahlen drei große englische Luftstrahlen aus. Sie führen nach Indien, Australien, Neuseeland und die Union von Südafrika zusammen. Die erste Luftstrasse geht über die folgenden Stappen: Kairo-Mesopotamien-Wadai- und Ostindien bis Singapur. Die zweite zweigt in Singapur ab und führt nach Australien und Neuseeland. Die dritte Luftstrasse führt über den ganzen afrikanischen Kontinent über Ägypten, den Sudan, Uganda, Rhodesia in das Gebiet der Südafrikanischen Union bis Kapstadt. Alle diese Flugwege sind bereits in ihren Grundlagen ausgearbeitet. Praktisch sind sie nur, wenigstens bis jetzt, zu einem Teil in Betrieb. Doch ist die Eröffnung der beiden ersten Linien nur noch eine Frage kürzester Zeit. Die der

englische Luftfahrtminister in der Unterabrede bekannt gab, arbeitet die englische Regierung mit aller Anstrengung an dem Plan, auch die Luftstrasse nach Kapstadt möglichst bald fertigzustellen.

## Die neue Eisenbahnverkehrsordnung.

Y Berlin. Vom 26. bis 28. Juli fanden in Gmunden Besprechungen zwischen den Vertretern des deutschen Reichsverkehrsministeriums und des österreichischen Bundesministeriums für Handel und Verkehr über die von den deutschen und österreichischen Eisenbahnen den Aufsichtsböörden zur Genehmigung vorgelegten tariflichen Ausführungsbestimmungen zu den neuen Eisenbahn-Verkehrsordnungen statt.

Hiermit sind die vor einem Jahre begonnenen Regierungsverhandlungen zur Angleichung des deutschen und österreichischen Eisenbahnverkehrsrecht zu einem befriedigenden Abschluß gelangt.

Es werden nunmehr auch die Ausführungsbestimmungen im Sinne der durch die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung vollzogene Rechtsangleichung sowohl nach Ausdrucksweise wie nach Inhalt in Deutschland und Österreich übereinstimmend werden durch Herausgabe neuer allgemeiner Verordnungen und Ministeriale mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1928 veröffentlicht werden.

## Auch in Polen deutsche Demarche wegen Litauen.

Ob. Berlin. Wegen des deutschen Schrittes in Litauen der der Vermittlung im litauisch-polnischen Streite geht sind noch immer Unklarheiten in der deutschen und in der ausländischen Presse zu finden. Von gut unterrichteter Seite wird daher nochmals zum Ausdruck gebracht, daß der Reichsregierung, im Interesse der Klärung des litauisch-polnischen Konflikts, die für die europäische Gesamtsituation wünschenswert und bedeutend ist, mit dem litauischen Ministerpräsidenten Waldemaras einen Gedanken austausch über den gegenwärtigen Stand der polnisch-litauischen Verhandlungen hatte. Außerdem wird ja die polnisch-litauische Frage gemäß den Beschlüssen des Völkervertrags vom Dezember 1917, auf deren Grundlage übrigens die Verhandlung geführt worden ist, wahrscheinlich überhaupt den Völkervertrag im September nochmals beschäftigen müssen. In diesen Tagen ist nun auch eine deutsche Demarche gegenüber Polen in Berlin bezüglich der litauischen Angelegenheit erfolgt und zwar gleichfalls aus dem Bestreben heraus, diesen Konflikt im Osten nicht zu einer ernsthaften und drohenden Affäre anwachsen zu lassen. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, daß am 12. August in Warschau eine große polnische Regionalversammlung geplant ist. Ob diese Demonstration geeignet erscheint, einen guten Kontakt für die Mitte August geplante Wiederannäherung der polnisch-litauischen Besprechungen in Königsberg zu bilden, ist sehr fraglich.

## Denkmalschändung.

Ob. Das im vergangenen Jahr auf dem Schreiner bei Suhl eingeweihte Ebert-Kathmann-Erbsberger-Denkmal wurde nachts von Unbekannten beschudelt. Die Köpfe sind mit Carbolium vollständig schwarz gemacht und auch sonst noch verunstaltet worden. Der Sockel ist ebenfalls mit der Bläulichkeit bespritzt.