Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift: Tageblatt Riesa. Fernruf Nr. 20. Postfach Nr. 32.

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

Postscheckkonto: Dresden 1580. Girokasse Riesa Nr. 56.

№ 183. Dienstag, 7. August 1928, abends. 81. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 4/5 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorausbezahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Eintretens von Produktionsverteuerungen, Erhöhungen der Löhne und Materialienpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabetages 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, 6 mm hohe Grundschrift-Zeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 89 mm breite Reklamezeile 100 Gold-Pfennige; zeitraubender und tabellarischer Satz 50% Aufschlag. Feste Tarife. Bewilligter Rabatt erlischt, wenn der Betrag verfällt, durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesa. Achttägige Unterhaltungsbeilage „Erzähler an der Elbe". — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Lieferanten oder der Beförderungseinrichtungen — hat der Bezieher keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Langer & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Goethestraße 65. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Ahlemann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittrich, Riesa.

Was fehlt der deutschen Eisenbahn?

Unser Eisenbahnwesen krankt. Es krankt in erster Reihe an den Dawes-Lasten. Sollten doch aus der Eisenbahn jährlich 770 Millionen herausgewirtschaftet werden. Es krankt ferner an einer beginnenden Konkurrenz durch den Luftverkehr. Es krankt weiterhin an den so großen Fortschritten der Automobile als Personen-Verkehrsmittel. Es krankt an dem immer mehr sich ausbreitenden Schnell-Lasten-Verkehr durch Lastkraftwagen. Unser Eisenbahnwesen krankt schließlich noch an den zunehmenden Ergänzungen der Straßen- und Kleinbahnen, und es krankt zuguterletzt noch an ungenügender Anpassung an die zweifellos höheren Anforderungen, die heute der Reisende an die Bahn stellt.

Sehen wir uns die Wagen, abgesehen von ihren technischen Einrichtungen wie elektrisches Licht, Heizung, Bremsung, Lackierung usw. an, so muß mit großem Bedauern festgestellt werden, daß gerade die Ansprüche, die der Reisende an den Verkehr stellen muß, in vieler Hinsicht nicht befriedigt werden. Die innere Einrichtung der Wagen ist die gleiche, wie sie vor 20—30 Jahren gewesen ist. Der Gedanke, daß der Reisende besseres Transportgut sei, ist noch nicht überall verschwunden. Und doch verlangt der Bürger von heute mit Recht nicht nur eine möglichst schnelle Ueberbrückung der Entfernungen, sondern auch einen möglichst angenehmen Aufenthalt während der Fahrt, der es gestattet, im Zuge einen gewissen Heimersatz vorzufinden. Er wünscht heute einen möglichst behaglich eingerichteten Aufenthaltsraum. Gerade weil eine Umschichtung des reisenden Publikums im Laufe der Jahrzehnte erfolgt ist dergestalt, daß die Zahl der Erholungs- und Vergnügungsreisenden gegenüber der der Geschäftsreisenden relativ gering ist, muß diesem Moment besonderes Augenmerk geschenkt werden. Aber auch der Vergnügungs- bezw. Erholungsreisende will schon bei der Eisenbahnfahrt möglichst große Annehmlichkeiten haben. Es muß leider festgestellt werden, daß die deutschen Bahnen von der Erfüllung dieser Forderungen noch recht weit entfernt sind, bei aller Hochschätzung vor dem Maß der Arbeiten, die seit der völligen Zerrüttung am Ende des Krieges geleistet wurden. Wer das Eisenbahnwesen Amerikas kennt, wird sofort auf den großen Unterschied aufmerksam. Die internat. Schlaf- und Speisewagengesellschaft ist in ihren Einrichtungen teilweise recht erfreulich fortgeschritten, wenn auch naturgemäß der Abstand zu Amerika noch riesengroß ist.

Bei aller Krankheit hat das deutsche Eisenbahnwesen gezeigt, daß es einen starken inneren Antrieb besitzt und den Ehrgeiz hat, nach vieler Richtung hin vorbildlich zu sein. Es hat beispielsweise die Einführung der durchgehenden Druckluftbremse, die imstande ist, den ganzen Zug automatisch zum Stehen zu bringen, in ganz Europa vorbildlich und nacheifernd gewirkt. Deshalb sollte die Eisenbahn jetzt einen Schritt weitergehen, und es sich besonders angelegen sein lassen, diejenige Bequemlichkeit und Behaglichkeit für den Reisenden herzustellen, die bisher vielfach noch fehlt. Ganz abgesehen davon, daß das sicherlich ein gutes Geschäft für die Bahn werden würde, da ein solches Vorgehen konsumanregend wirken dürfte, könnten viele Industrien durch den Ausbau längere Zeit hindurch beschäftigt werden.

Die Unbequemlichkeiten, die heute vom Gebrauch der Schlafwagen auf der Eisenbahn vielfach abschrecken, müßten beseitigt oder wenigstens gemildert werden. Die alten Schlafwagentypen sollten verschwinden, da sie vollkommen unhygienisch sind und den modernen Ansprüchen in keiner Weise mehr genügen. Es besteht die Notwendigkeit, Schlafwagen zu bauen, entweder in der jetzigen Form oder noch in einer besseren Ausstattung. Wenn man auch von der Eisenbahn nicht wird verlangen können, daß sie neben jedem Schlafwagenabteil ein Bad stellt, so muß doch zum mindesten im Schlafwagen auch Bad- und Frisier-Gelegenheit vorhanden sein. Die Eisenbahnverwaltung weist immer mehr darauf hin, daß sie sich gewissermaßen als rollendes Hotel fühle. Dazu gehört auch, daß sie den Mindestansprüchen an Bequemlichkeit nachkommt. Der Reisende will die Zeit des Fahrens ausnutzen und bei der Ankunft an der Bestimmungsstation nicht erst 1—2 kostbare Frühstunden verlieren, um sich für Konferenzen des Tages im Hotel zu rüsten.

So gibt es also, abgesehen von der Sicherheitsfrage, keine Fälle von Entwicklungsmöglichkeiten für die Eisenbahn. Sie hat hier Gelegenheit, mit einem Schlage die ihr von verschiedenen Seiten her drohende Konkurrenz zu überflügeln. Den Vorteil davon soll in erster Linie das reisende Publikum haben, das nicht mehr, wie in Kriegszeiten, zusammengepfercht und womöglich in Viehwagen als Frachtgut transportiert werden will, sondern das im 20. Jahrhundert auch mit Recht erhöhte Ansprüche an Bequemlichkeit stellen kann, damit die Reise in Zukunft nicht mehr eine Last und Beschwernis, sondern die Fahrt selbst schon eine angenehme Abwechslung bedeutet.

Es bedarf nur eines gewissen Maßes der Reichsbahn, um die geschilderten Pläne in die Tat umzusetzen, was nach dem glänzenden finanziellen Erfolg des „Rheingold"-Expreßzuges in der Tat kein besonderes Risiko für die Bahn mehr bedeutet.

Marinefeier in Potsdam.

Potsdam. Der letzte Tag der 32. Tagung des Marinebundes gestaltete sich zu einer eindrucksvollen Kundgebung für die alte Marine. An der Gruft Friedrichs des Großen und der letzten Kaiserin wurden Kränze niedergelegt. Im Luftschiffhafen fanden Wettkämpfe der Jungmannen statt. Den Höhepunkt des Tages bildete abends die Heldengedenkfeier im Potsdamer Stadion, bei der u. a. Oberbürgermeister Rauscher und der Bundespräsident Admiral Roeding Ansprachen hielten. Den Beschluß der Tagung bildete ein großes Konzert.

Besuch des Generaldirektors Dr. Dorpmüller in Bayern.

Gegen übertriebenen Pessimismus.

Augsburg. Im Laufe des gestrigen Vormittags hatte sich Generaldirektor Dr. Dorpmüller in Begleitung des Reichsbahndirektionspräsidenten List-Augsburg und des Staatssekretärs von Frank-München den im städtischen Krankenhaus untergebrachten Verletzten des Dinkelscherbener Eisenbahnunglücks einen Besuch ab. Er wurde vom Leiter der Chirurgischen Anstalt, Prof. Dr. Heckel, empfangen und trat einen Rundgang durch die Krankenzimmer an, die reichen Blumenschmuck tragen, den die Reichsbahngesellschaft gestiftet hat. Generaldirektor Dr. Dorpmüller sprach den Unglücklichen mit bewegter Stimme im Namen des Reichspräsidenten, der Reichsbahngesellschaft, des Reichskanzlers und des Reichsverkehrsministers das tiefstgefühlte Beileid aus. Die Reichsbahnverwaltung werde alles tun, um das harte Geschick der Unglücklichen zu mildern.

Nach etwa einstündigem Aufenthalt im Krankenhaus begaben sich die Herren zu einer Unterredung zum Oberbürgermeister Deutschenbaur. Im Laufe der Unterredung wurde vom Oberbürgermeister die Sprache auch auf die mißlichen Verhältnisse im Augsburger Hauptbahnhof und im Bahnhof Oberhausen gebracht. Der Generaldirektor gab die Versicherung ab, daß er sein besonderes Augenmerk auf eine Verwirklichung und Erfüllung wenigstens der vordringlichsten Wünsche richten werde.

Gegen Mittag setzten die Herren die Reise nach München fort.

•

Dr. Dorpmüller über die Sicherheit auf der Reichsbahn.

München. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Dr. Dorpmüller, der nach seinem Besuch in Augsburg nach München weiterfuhr, um hier mit der Gruppenverwaltung Bayern Fragen der Sicherung des Betriebes auf der Reichsbahn zu besprechen, gab gestern abend Vertretern der Münchener und der ausländischen Presse Gelegenheit zu einer persönlichen Aussprache über diese Fragen. Dr. Dorpmüller, der die Besprechung mit längeren Ausführungen einleitete, stellte an die Spitze seiner Darlegungen den Satz, daß die Deutsche Reichsbahn sich zur Aufrechterhaltung der Sicherheit im Betriebe keinerlei finanzielle Beschränkungen auferlegen lasse und eher ein Defizit in Kauf nehme.

Von einem Sicherheitsfehler allgemein bei der Reichsbahn zu sprechen, sei nicht möglich, wenn man berücksichtige, daß in zwanzig Monaten vor der Periode von Unfällen der letzten Zeit keine größeren Unfälle zu beklagen gewesen seien. Auch könne man nicht Bayern und Preußen aus Anlaß der letzten Unfälle in Gegensatz stellen.

Dr. Dorpmüller anerkannte das Recht der Kritik der Presse an der Eisenbahn und besonders auch an denen bei der Eisenbahn Tätigen, hat aber, hierbei nicht über das Ziel hinausgeschossen. Er versicherte, daß in dem Staatsvertrag über die Eigentumsübertragung der Gruppenverwaltung Bayern zwar gewisse Vorbehalte hinsichtlich der selbständigen Verwaltung seines Netzes eingeräumt worden, daß aber die Sicherheit des Betriebes hierdurch in keiner Weise beeinträchtigt wurde. Darüber bestehe auch keine Meinungsverschiedenheit zwischen der Gruppenverwaltung und der Hauptverwaltung. Falsch wäre es auch, wenn zwischen Sparmaßnahmen und Betriebssicherheit irgendein Zusammenhang konstruiert werde. Ein solcher Zusammenhang habe bisher nicht bestanden. Der Verwaltungsrat der Reichsbahn einschließlich der dort mitwirkenden Ausländer habe nie versucht, Mittel abzustreichen, die für die Sicherheit des Betriebes angefordert worden seien.

Eine „Amnestie" des Reichsfinanzministers.

Für 10,6 Millionen Geldstrafen erlassen.

ntz. Reichsfinanzminister Dr. Hilferding hat soeben an den Reichstag eine Nachweisung über die Festsetzung und den Erlaß von Geldstrafen für hinterzogene Steuern und Abgaben aus dem Jahre 1927 gelangen lassen, woraus sich ergibt, daß alles in allem durch diese „Amnestie" rund 10,6 Millionen den betroffenen Wirtschaftskreisen an rechtmäßig festgesetzt gewesenen Geldstrafen erlassen worden sind.

Bei den Einzelsteuern (Einkommensteuer, Kapitalertrag-, Körperschafts-, Umsatz-, Vermögens- usw. Steuern) waren insgesamt im ganzen Reiche 31 580 Fälle von Hinterziehungen im Berichtsjahre mit Geldstrafen von insgesamt 18 588 369 RM. belegt worden; 2491 Fälle mit 1 594 074 RM. Geldstrafen wurden amnestiert. Die meisten Gnadenerweise, nämlich 561, erfolgten für Berlin, das 2 661 Straffälle dieser Art gehabt hatte. Stuttgart mit 2 672 Straffällen erhielt nur in 267 Fällen Straferlaß und der Finanzamtsbezirk gar nur in 59 von 2636 Fällen.

Auf dem Gebiete der Zölle sowie der Ein- und Ausfuhrverbote waren 11 947 Einzelfälle mit 25 560 318 RM. Geldstrafe belegt worden, von denen 2665 Vergünstigungen zu 6 680 589 RM. Geldstrafe den Gnadenerlaß erhielten. In dieser Kategorie stand Köln mit 4055 Einzelfällen, von denen 1303 amnestiert wurden, an der Spitze; Berlin hatte z. B. nur 18 solcher Straffälle, von denen 6 erlassen wurden. Daß aber die Summen hierbei die Hauptrolle spielen, ergibt sich daraus, daß, so betrachtet, Darmstadt an der Spitze steht, in dessen Bezirk für 14 Einzelfälle nicht weniger als 76 458 380 RM. Geldstrafen festgesetzt wurden, also über zwei Drittel der Gesamtsumme des Reichs. Nur zwei Fälle wurden hier amnestiert. Von den Vergehen gegen das Branntweinmonopol einschließlich der Essigsäuresteuer, die insgesamt 1477 Einzelfälle mit mehr als 35 Millionen Geldstrafen darstellten, wurden 303 Fälle mit rund 1,8 Millionen amnestiert.

Schließlich kamen die Hinterziehungen von Gesellschaftsabgaben, also Tabak-, Bier-, Zuckersteuer usw. in Frage. Hier wurden 19 476 Fälle von Hinterziehungen festgestellt, die mit 131 933 671 RM. Geldstrafe belegt wurden. Davon entfielen 1490 Fälle mit rund 1,2 Millionen RM. Geldstrafe unter den Gnadenerlaß.

Trotzdem somit, wie gesagt, über 10 Millionen erlassen wurden, hatte das Reich im Jahre 1927 noch nicht weniger als 247 233 631 RM. Einnahmen allein aus rechtskräftig festgesetzten Geldstrafen für die Hinterziehung von Steuern und Verbrauchsabgaben.

Für die Rheinlandräumung.

Brüssel. Die Arbeiterverbände Brüssels gaben gestern den Teilnehmern an dem hier tagenden Sozialistischen Sozialisten-Kongreß ein Bankett. Bei dieser Gelegenheit hielten de Brouckère (Belgien), Breitscheid (Deutschland) und Léon Blum (Frankreich) Ansprachen, in denen sie für die Räumung des Rheinlands als ein Mittel, das zur Festigung des Friedens beitrage, eintraten.

Ende der politischen Sommerferien.

ptz. Berlin. Wie verlautet, wird Reichskanzler Müller-Franken seinen Erholungsaufenthalt in Badenweiler bereits in wenigen Tagen abbrechen und am Donnerstag abend wieder in Berlin eintreffen. Zu gleicher Zeit werden auch die Mehrzahl der übrigen Kabinettsmitglieder in der Reichshauptstadt zurückerwartet, sodaß also die politischen Sommerferien damit ihren Abschluß gefunden hätten. Schon am kommenden Freitag wird das Reichskabinett zu einer Sitzung zusammentreten, um innerpolitische Fragen zu erörtern. Einige Gesetzesvorlagen, die in der Regierungserklärung angekündigt wurden, sind inzwischen im Referentenentwurf fertiggestellt und sollen abschließend vom Kabinett behandelt werden, sodaß sie dann an den Reichstag gelangen können. Nach der „Voss. Zeitung" soll auch über den Bau des Panzerkreuzers A entschieden werden, dessen erste Baurate bekanntlich vom früheren Reichskabinett in den Etat eingestellt und vom Reichstag bewilligt worden war. Die Mittel sollten jedoch nicht vor dem 1. September in Anspruch genommen werden, vorher eine erneute Prüfung der Reichsfinanzen hätte stattfinden müssen, um festzustellen, ob der Panzerkreuzerbau sich ohne Gefährdung des Etats durchführen läßt. Wie dem Nachrichtenbüro des Vereins Deutscher Zeitungsverleger erklärt wird, liegt die Vermutung nahe, daß in der Panzerkreuzerfrage die Lösung so gesucht wird, daß das Reichswehrministerium Abstriche an anderen Etatspositionen vornimmt, um ohne Erhöhung der Gesamtmittel doch den Panzerkreuzerbau durchführen zu können. Die sozialdemokratischen Mitglieder im Reichskabinett würden zwar auch dann aus grundsätzlichen Erwägungen ihren Einspruch gegen den Panzerkreuzerbau aufrechterhalten, wären aber natürlich machtlos, wenn sie im Reichskabinett in dieser Frage überstimmt werden.

Reichsaußenminister Dr. Stresemann dürfte als einer der letzten Reichsminister seinen Erholungsurlaub abkürzen. Zwar will er schon in den nächsten Tagen aus Karlsbad abreisen; bevor er jedoch nach Berlin zurückkehrt, wird er nochmals einen deutschen Kurort aufsuchen. Für den 26. August ist ein Kabinettsrat angesetzt, an dem auch Dr. Stresemann teilnehmen müßte, da die Septembertagung des Völkerbundes dann besprochen werden soll. Voraussichtlich wird Stresemann auch auf die offizielle Einladung nach Paris zur Unterzeichnung des Kellogg-Paktes geantwortet haben. Während seines Pariser Aufenthaltes sind noch andere internationale Besprechungen in Aussicht genommen.

Deutsche Bischofskonferenz.

In Fulda sind gestern die deutschen Bischöfe zusammengekommen zur Teilnahme an der deutschen Bischofskonferenz, die mehrere Tage andauern und sich mit wichtigen kirchlichen Fragen beschäftigen wird.

SLUB
Wir führen Wissen.