

# Rieser Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtschiff  
Tageblatt Riesa,  
Gernus Nr. 20,  
Volsch Nr. 22.

Das Rieser Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großenhain, des Amtsgerichts und der Anwaltschaft beim Amtsgericht Riesa, des Rates der Stadt Riesa, des Finanzamts Riesa und des Hauptamts Meissen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Postfach Nr. 52  
Dresden 1630  
Circulaff  
Riesa Nr. 52.

Nr. 191.

Donnerstag, 16. 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 3 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Austrittens von Produktionsverrichtungen, Beschädigung der Löhne und Materialpreise behalten wir uns das Recht der Preisänderung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabebetages sind bis 9 Uhr vormittags anzugeben und im voraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für gewöhnliche Rubrik 10 Pfennig; die 30 mm breite Werbefläche 100 Gold-Pfennige; je nach Umfang und tabellarischer Satz 50%, Aufschlag. Jede Zeile für 10 Zeilen an der Höhe. — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Verleger oder der Beförderungsanstalten — hat der Bezugsnehmer keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Danner & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Goethestraße 58. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Hübmann, Riesa; für Anzeigen: Wilhelm Dietrich, Riesa.

## Deutsche Schiffe.

Als am Mittwoch und Donnerstag in Hamburg und Bremen die zwei neuen größten Schiffe des Norddeutschen Lloyd ihren Weg zum ersten Mal in das Weltmeer tauchten, erwuchs der deutschen Handelsflotte ein Zuwachs von rund 100.000 Brutto-Register-Tonnen. Was ein solcher Zuwachs an Tonnage für den Wiederaufbau und für die weitere Entwicklung der deutschen Seefahrt bedeutet, das kann jeder ermessen, der die statistischen Zahlen über den Ausbau der deutschen Handelsflotte nach ihrer Vernichtung durch die Vorkriegsverträge vor sich sieht. Das Deutschland in den nun fast zehn Jahren seit dem Zusammenbruch auf dem Gebiete der Seefahrt geleistet hat, ist über alle Maßen erfreulich. Diese Benutzung wird noch durch die Erkenntnis gestärkt, daß der bisherige Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte sich nicht auf Staatssubventionen stützen konnte, wie dies in den meisten Ländern der übrigen seefahrtstreibenden Völker der Fall ist. Auch die beiden, jetzt von dem Norddeutschen Lloyd erbauten Großschiffe, die „Europa“ und die „Bremen“, sind aus der eigenen Kapitalkraft dieser großen deutschen Schiffahrtsorganisation erbaut worden. Die Tatsache, daß auch der übrige deutsche Schiffbau sich ähnlichen Grundsätzen bedient, ist ein Beweis dafür, daß die deutschen Reederei sich ihre volle Unabhängigkeit und Bewegungsfreiheit erhalten wollen. Im übrigen ergibt sich der gesunde und rasche Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte schon daraus, daß es jetzt kaum zehn Jahre nach Versailles, Deutschland gelungen ist, wieder in die erste Reihe der großen Seehandelsmächte sich einzufügen. Den Vorkriegsstand hat die deutsche Handelsflotte allerdings noch nicht erreicht. Aber sollte die Intensität des Schiffbaus in dem Maße anhalten, wie dies bis jetzt der Fall war, so ist damit zu rechnen, daß in nicht allzu langer Zeit die Tonnage der deutschen Handelsflotte das Ausmaß von 1914 wieder erlangt.

Konstruktion und Umfang der beiden neuen deutschen Norddeutschen Lloyd Schiffe sprechen dafür, daß der deutsche Schiffbau im Gegensatz zu dem von anderen Ländern sich von rein betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten leiten läßt. Prestigefragen, wie sie bei anderen Nationen im Vordergrund des Schiffbaus stehen, spielen in der deutschen Schiffbauindustrie nur eine untergeordnete Rolle. Hier kommt es in erster Linie auf die Qualität des deutschen Schiffmaterials an und letzten Endes auf eine glückliche Lösung der Sicherheitsfrage. Deutschland will nicht die schnellsten Schiffe bauen. Deutschland will nicht die elegantesten und mondänsten Passagierdampfer der Welt besitzen. Es will also mit seinem Schiffbau nicht die Voraussetzungen für Schnelligkeitsrekorde herstellen, nicht das Material für Schönheitswettbewerbe liefern, nicht erbauen, was nur unter dem Gesichtspunkt von Prestigefragen gemindert werden könnte. Ausschlaggebend für den deutschen Schiffbau ist und bleibt das rein Praktische, das rein Zweckmäßige und das rein Wirtschaftliche. Es ist eine eigenartige Erscheinung, daß gerade der Versailles Friedensvertrag der deutschen Schiffahrt das gab, was er unbedingt verhindern wollte. Da Deutschland nach dem Zusammenbruch so ziemlich alle Handelsflotte verloren wurden, mußte es neue bauen. So kommt es, daß über die Hälfte der deutschen Tonnage heute höchstens fünf Jahre alt ist. So kommt es, daß die deutschen Schiffahrtsgesellschaften alle Fahrtgebiete gleichwertig und gleichmodern versehen, was ihnen unbedingt eine Sonderstellung verschafft. Wägen also die anderen großen Seehandelsmächte auch eine größere Handelsflotte als Deutschland besitzen, das Übergewicht der modernsten Tonnage wird uns jedenfalls gesichert bleiben.

Dank seiner Kapitalkraft, seiner praktischen Erfahrungen und seiner ausgedehnten Organisation war es dem Norddeutschen Lloyd von Natur aus gegeben, in der Frage des deutschen Schiffbaus die führende Rolle zu spielen. Nach dem Kriege gelang es dem Norddeutschen Lloyd, wenigstens eines der größten, im Bau befindlichen Schiffe für sich zu retten. Seit dem Jahre 1924 fährt der „Columbus“ mit seinen 23.000 Tonnen als größtes deutsches Passagierschiff die Route zwischen Deutschland und Amerika. Aus der Tatsache, daß dieses Schiff seit seiner Indienststellung und bei seinen sämtlichen Fahrten stets „ausverkauft“ war, ergibt man, wieweit großer Wert auf Konstruktion und Inneneinrichtung dieses Dampfers sich bei allen Reisenden des In- und Auslandes erfreuen. Die jetzt fertiggestellten beiden Zwillingsschiffe, „Bremen“ und „Europa“, sind lediglich ein vergrößertes und ausgebauter Columbus-Typ. Es gibt keine moderne seetechnische Erfindung, die beim Bau dieser Schiffe nicht nützlich gemacht wurde. Mit seinen vier Schrauben, die insgesamt ein Gewicht von 136 Tonnen umfassen, ist jedes dieser beiden Schiffe imstande, die Reife von Bremerhaven nach New York in sechs Tagen, von den Kanalfässen bis zum amerikanischen Festlande in fünf Tagen zurückzulegen. Das besagt, daß im Augenblick wenigstens diese beiden deutschen Schiffe, wenn dies auch nicht letzter Zweck ihrer Konstruktion war, die schnellsten Schiffe der Welt sind. Diesen Rekord werden die Schiffe zwar nicht mehr lange sich sichern können, da Engländer und Amerikaner schon jetzt dabei sind, schnelle Groß-Passagierschiffe von 25-30.000 Brutto-Register-Tonnen zu bauen. Aber da es Deutschland auf diesen Rekord ja nicht ankommt, so wird es in dieser reinen Prestigefrage dem Auslande gern den Vorrang lassen, wenn nur die Voraussetzungen an Sicherheit, Manneslichkeit und Wirtschaftlichkeit erfüllt werden.

## Der Stapellauf der „Europa“

Hamburg, 15. Aug. Als erster der beiden für den Norddeutschen Lloyd erbauten, etwa 46.000 Tonnen großen Vierdraubenschneideldampfer ist heute nachmittags 5 Uhr 20 die „Europa“ auf der festlich geschmückten Werft von Blohm und Voß glücklich vom Stapel gelassen, während das Schwesterstück „Bremen“ morgen auf der Werft der Deschimag in Bremen zu Wasser gelassen werden soll. Dem Stapellauf der beiden Riesenschiffe ist besondere Bedeutung beizumessen, weil er einen bemerkenswerten Abschnitt des Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte darstellt, die damit nach der für nächstes Frühjahr zu erwartenden Indienststellung über die größten Dampfer verfügen wird, die in der Nachkriegszeit erbaut wurden.

Dem wichtigen Ereignis entsprach der äußere Rahmen, unter dem sich der Stapellauf vollzog. Auf den großen Tribünen zu beiden Seiten der Werft hatten sich zahlreiche geladene Gäste eingefunden. Die Uferbefeindungen, Fontänen, ferner Ostententien und Verlässe waren von Tausenden von Menschen besetzt, die Zeugen des interessanten Schauspiel sein wollten. Auf der Tauffahrt selbst hatten sich die Herren vom Vorstand und Aufsichtsrat des Norddeutschen Lloyd sowie die Gastschiffe der Firma Blohm u. Voß mit ihren Damen eingefunden. Ferner waren neben den leitenden Angestellten des Lloyd und der Werft unter anderem anwesend der amerikanische Marineattaché Baum, der Chef der Marineleitung Admiral Jenker sowie andere hohe Marineoffiziere und Offiziere der Reichsmarine, Vertreter des Hamburgischen, des Bremischen und des Lübecker Senats, der Hamburger und Bremer Schiffahrtskreise, des deutschen und des amerikanischen Handels, weiter Hauptmann Köhl und eine große Reihe in- und ausländischer Journalisten.

Um 5 Uhr 10 Minuten ergriff der amerikanische Votschafter Dr. Schurman das Wort zu folgender Laudatio:

Herr Präsident!  
Meine Damen und Herren!

Dies ist ein denkwürdiger Tag in der Geschichte des Norddeutschen Lloyd. Der Stapellauf von zwei großen modernen Dampfschiffen innerhalb vierundzwanzig Stunden wird, wie ich voraussetzen möchte, wahrscheinlich von künftigen Geschichtsschreibern als Kennzeichen angesehen werden für die Wiederherstellung des hohen Ranges unter den nordatlantischen Reedereien, welchen diese Gesellschaft in der Vorkriegszeit jahrelang inne hatte. Ich möchte auch hinzufügen, daß, wenn es in der Geschichte der Weltseefahrt in Friedenszeiten irgend etwas gibt, was der Geschwindigkeit und dem Umfang des Wiederaufbaus des Schiffbaus dieser Gesellschaft gleichkommt, mir das nicht bekannt ist.

Entschlossen, tapfer und unternehmungslustig, trotz vor kurzem erlittenen Mißgeschicks, konnte der Norddeutsche Lloyd schon damals auf die Geschichte eines halben Jahrhunderts großer und äußerst erfolgreicher Leistungen zurückblicken. Im Jahre 1857 als eine Bremer Reederei zur Herstellung einer regelmäßigen Verbindung mit den Vereinigten Staaten und mit einem Kapital von nur vier Millionen Goldmark gegründet, dehnte sie ihre Schiffahrtslinien in den darauffolgenden Jahrzehnten auf alle Kontinente der Erde aus und wurde einer der größten finanziellen Unternehmungen Deutschlands.

Diese erstaunliche Gwanzleistung wurde durch deutsche Gründlichkeit und Ausdauer, deutsche wissenschaftliche und technische Vorbereitung und deutsche Fähigkeit zur Organisation und Kooperation ermöglicht. Aber außer diesen allgemeinen Eigenschaften, legte der Norddeutsche Lloyd spezifische, ihm eigene Vorzüge an den Tag. Er führte seine Geschäfte in fortschrittlichem Sinn, zeigte Voraussicht, indem er den Wünschen der Lieberbesahrgäste zuvorkam, und er erhob den Dienst am Publikum zum vornehmsten Grundsatz. Bedenken Sie nur die stetige Zunahme in der Anzahl der Fahrten, die unaußerbliche Verbesserung der Konstruktion der Schiffe, die Erhöhung der Geschwindigkeit und die zahlreichen Einrichtungen zur Steigerung der Sicherheit, der Bequemlichkeit und des Vergnügens der Passagiere.

Bedenken Sie ferner, daß das vervollkommnete Schiff des einen Jahrzehntes — das Schiff, das alle damals möglichen Verbesserungen in seiner Konstruktion und in seiner Organisation verkörpert — nur den Ausgangspunkt bildete für noch vollkommenere Schöpfungen in den darauffolgenden Jahren. Die Bremen aus dem Jahre 1888, die Elbe aus dem Jahre 1891 und der Kaiser Wilhelm der Große von 1897 kennzeichnen drei epochemachende Stufen in diesem rastlosen Streben nach Vollkommenheit.

Beste steht der Norddeutsche Lloyd an der Schwelle einer neuen Epoche. Dieses Schiff ist, wie wir in Amerika sagen, das letzte Wort im Schiffbau.

Es ist eines der größten Schiffe und ist mit einem Tonnagegehalt von 46.000 Tonnen fast 50 Prozent größer als der

Columbus, der heute das größte deutsche Fahrzeug ist. Es besitzt eine erstaunliche Geschwindigkeit: sechs Tage nach New York von Bremen und fünf von den Häfen am Kanal. Ich erlaube mir besonderer Freude, daß die Vorkehrungen für die Sicherheit der Passagiere so vollständig sind, wie es die neuesten technischen Errungenschaften gestatten. Sie werden sehen, daß Künstler und Architekten die Salons und Kajüten zu solchen Freuden für Auge und Gehör gestaltet haben, daß die Passagiere vielleicht vergessen werden, daß sie sich auf hoher See befinden.

Als alter Seemann, der beide Meere oftmals überquert hat, lese ich mit einiger Beunruhigung die Ankündigung, einer ausreichenden, kräftigen Verpflegung, die abwechslungsreich ist und selbst dem verwehntesten Geschmack entgegenkommt. Meine Besorgnis wird durch die weitere Ankündigung erhöht, daß ein großes Restaurant vorgezogen ist, in welchem die Passagiere bestellen können, was immer sie zu essen wünschen. Darf ich als erfahrener Reisender, der sich gegen Seefahrtigkeit gefeit war, die Passagiere vor diesen gastronomischen Versuchungen warnen, und ihnen lieber die Promenaden- und Sportdeck und die Turnede und Apparate, mit welchen der neue Dampfer so reichhaltig ausgestattet ist, empfehlen?

Aber der Zeitpunkt für den Stapellauf ist gekommen. Meine Damen und Herren! Kraft der mir vom Norddeutschen Lloyd übertragenen Verantwortlichkeit gebe ich jetzt diesem Schiff den Namen Europa. Ich sage den warmen Wunsch hinzu, daß es stets vom Glück begleitet sein und auf lange Jahre hinaus dazu beitragen möge, unsere beiden Völker enger zu vereinen durch einen für beide Teile vorteilhaften Handel, durch gegenseitiges Verständnis und Brüderlichkeit.

Ich bitte die Tochter des Herrn Direktors Gläsel, Fräulein Ines, die Feier zu vollenden.

Nachdem Johann Fräulein Ines Gläsel die Taufe mit den besten Wünschen für allezeit glückliche Fahrt vollzogen und nach altem Brauch eine Flasche deutschen Sekt am Bug des Schiffes hatte zerbrechen lassen, begann der Stapellauf. Die Galtvorrichtung und die Sperrklappe wurden gelöst, und das von seinen Ketten befreite Schiff glitt erst langsam, dann immer schneller ruhig und sicher um 5.20 Uhr in sein Element. Brausende Hochrufe und Tüchernschwenken und das Heulen der Sirenen der zahlreichen Dampfer begleiteten es auf seinem Wege. Von mehreren über dem Westuferland freilebenden Flugzeugen wurden Blumenstrüße abgeworfen.

## Der Empfang nach dem Stapellauf.

Hamburg. (Telunt.) Nach dem Stapellauf der „Europa“ fand in der Halle des Verwaltungsgebäudes der Werft ein Empfang statt, zu dem u. a. erschienen waren Ministerialdirektor de Haas vom Auswärtigen Amt, Admiral Jenker, der amerikanische Marineattaché Baum, der amerikanische Generalkonsul in Hamburg, der Vorsitzende des Reichsverbandes der deutschen Presse, Gustav Richter, der Oceanflieger Hauptmann Köhl mit Gattin, der Vorsitzende der Vereinigung der deutschen Arbeitgeberverbände, Präsident Draubeiler, sowie zahlreiche Pressevertreter.

Als erster Redner nahm Dr. Erwin Blohm das Wort, um im Namen der Werft die Gäste zu begrüßen. Er begrüßte es als sehr erfreulich, daß die alten freundschaftlichen Beziehungen zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der Werft durch den Bau der „Europa“ wieder gefrischt worden seien.

Darauf sprach Direktor Gläsel vom Norddeutschen Lloyd. Er betonte, daß es in der Geschichte des deutschen Schiffbaus wohl ein einzig dastehendes Ereignis sei, daß ein und dieselbe Reederei an zwei aufeinanderfolgenden Tagen die beiden zur Zeit größten deutschen Passagierdampfer vom Stapel laufen lasse. Das sei der Schlüssel, den der Norddeutsche Lloyd zunächst hinter das Nachkriegsbauprogramm für hochwertige Passagierdampfer zu legen beabsichtige. Er schloß mit Worten des Dankes an die Werft.

Präsident Dr. Heinen vom Norddeutschen Lloyd sprach dem amerikanischen Votschafter Schurman im Namen seiner Reederei den Dank dafür aus, daß er die Taufe der „Europa“ übernommen habe. Das sei ein Beweis dafür, daß die amerikanische Regierung und das amerikanische Volk den tiefsten Sinn der mit diesem Neubau verfolgten Ziele richtig verstanden habe, daß nämlich die für die Nordamerika-Linie bestimmte Europa ein neues Band sein sollte zwischen der alten und neuen Welt. Der Redner schloß mit einem Hoch auf die Vereinigten Staaten und ihrem Vertreter in Deutschland.

Im Anschluß daran ergriff der amerikanische Votschafter Schurman das Wort.

## Vom 2. 8. 127 in Friedrichshafen.

Da es ist beabsichtigt, wenn feine unvorhergesehene Fälle eintreten, die erste Werftfahrt des neuen Zepelin-Treigers am 27. August d. J. vorzunehmen. Von den fünf Napack-Motoren hat der erste seinen vorgeschriebenen Probelauf tadellos und einwandfrei absolviert.

Dieser Motor wird jetzt erstmalig in die Gondel eingebaut. Es ist nicht daran zu zweifeln, daß auch die vier anderen Motoren die verlangte Leistungsfähigkeit erlangen. Auch die für das neue Luftschiff bestimmten Tragapparate haben ihre Probe glänzend bestanden. Am 20. August werden sie in den Tragkörper eingelegt und mit Wasserstoff gefüllt. Von diesem Tage an kann eine Befichtigung des Luftschiffes durch die Öffentlichkeit nicht mehr stattfinden.