

Riesaer Tageblatt

Dreitagsblatt
Tageblatt Riesa.
Sammel Nr. 20.
Postfach Nr. 52.

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Postredaktion:
Dresden 1520
Glockenstr.
Riesa Nr. 52.

Das Riesaer Tageblatt ist das gut Veröffentlichte der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Gosehain, des Amtsgerichts und der Amtsankwaltschaft beim Amtsgericht Riesa, des Rates der Stadt Riesa, des Finanzamts Riesa und des Hauptzollamts Meißen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Nr. 192.

Freitag, 17. August 1928, abends.

81. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 1,6 Pf. mit Ausnahme des Sonn- und Festtags. Bezugspreis, gegen Vorabzahlung, für einen Monat 2 Mark 20 Pfennig ohne Aufschluss für die Nummer des Ausgabetages sind bis 9 Uhr vormittags aufzugeben und im vorraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Blättern wird nicht übernommen. Grundpreis für gewöhnlicher Rabatt ersichtlich, wenn der Betrag verfällt, durch Abzug eingesogen werden muss oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesa. Nichtlängige Unterhaltungsbeiträge können aufdruck auf Bezug und Ausgabe oder Rückforderung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Stationärbau und Verlag: Langer & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Goethestraße 50. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenstell: Wilhelm Dittrich, Riesa.

Die Ende des Kellogg-Bates.

Der Kriegsschärfungsvertrag, wie er jetzt im Vorlaufe unterzeichnet werden soll, hat den großen Zweck, nicht nur einen Krieg selbst unmöglich zu machen, sondern auch alle Gefahren zu bannen, die irgendwo kriegerische Komplikationen bedingen könnten. Bis jetzt haben sich zu Partnern dieses Vertrages nur einige der wichtigsten Großmächte gefunden. Die weitauft größte Zahl der Nationen steht dem Gedanken des Paktes wohl sympathisch gegenüber, aber zu einer Unterzeichnung der Bestimmungen ist sie noch nicht aufgefordert worden, wenn auch wohl beabsichtigt sein dürfte, sie später, nach der feierlichen Demonstration in Paris, zur Unterschriftenleistung einzuladen. Das besagt immerhin, daß, solange noch nicht alle Nationen den Willen des Vertragswerkes unterworfen sind, der praktische Wert und Zweck des Paktes nur recht relativ anzusehen sind.

Wie schon gesagt, soll es Hauptaufgabe des Paktes sein, auch die Gefahren zu mindern, die das Ausbrechen eines Krieges wahrscheinlich machen könnten. Nimmt nun der Vorlauf des Kellogg-Paktes, besser gesagt, die Auswahl jener, die jetzt in Paris zusammenfindenden Unterzeichner Rücksicht auf diese Gefahren? Wenn es in Europa einen bedenklichen Gefahrenkreis im Hinblick auf kommende Kriege gibt, so ist dieser im Augenblick im polnisch-litauischen Konflikt zu suchen. Wenn auch, rein äußerlich betrachtet, diese Auseinandersetzung zwischen Warschau und Kowno lediglich eine Angelegenheit dieser beiden Nationen ist, so wird man doch nicht ableiten können, daß die Auswirkungen einer Verschärfung dieses Streitfalls oder einer Einigung über die urtümliche Vilna-Frage höchst vitale Interessen der Nationen berühren, die Polen und Litauen benachbart sind. So hat Deutschland ein höchst vitales Interesse daran, daß der Status quo in Litauen gewahrt bleibt. Dieses Interesse Deutschlands an der litauischen Selbstständigkeit ist durch zwei der lebenswichtigsten Fragen des Reiches bedingt. Die eine Frage heißt Ostpreußen, die andere findet sich in unseren Handelsbeziehungen zu Russland aufzumachen. Der englische und der amerikanische Partner des Kriegsschärfungsvertrages haben ihre Zustimmung zu dem Vertrage von gewissen Vorausestellungen abhängig gemacht, die sich auf die Wahrung ganz bestimmter Interessengebiete der beiden Länder beziehen. England will seine Interessenphäre in Ägypten geschützt sehen. Die Vereinigten Staaten von Amerika wollen ihre Interessen am Panamakanal gewahrt wissen. Mit dem gleichen Recht, das sich diese beiden Nationen für die Sicherung gewisser Interessengebiete herausnahmen, hätte auch Deutschland das Recht für sich im Anspruch nehmen können, sein eigenes spezielles Interessengebiet im Osten gewahrt zu sehen. Das Reich hat auf eine solche Forderung verzichtet, offenbar in der Erkenntnis, daß solche Vorbehaltserklärungen den tatsächlichen Wert des Kriegsschärfungsvertrages beeinträchtigen müßten. Das moralische Gewicht, das in dieser deutschen Selbstbescheidung liegt, müßte es jetzt verlangen, daß die Partner des Kelloggvertrages bei der Erweiterung des Wirkungsbereiches des Vertrages durch Herausziehung anderer Nationen diese vitalen deutschen Interessen im Osten berücksichtigen. Dieses deutsche Interesse verdient hier insofern eine erhöhte Beachtung der Partner des Kellogg-Paktes, als es sich auch eindeutig gegen Gefahren wendet, die kriegerische Komplikationen auslösen könnten. Wenn Rußland und Litauen in den Aufgaben- und Pflichtenbereich des Kelloggvertrages eingegliedert sind, ist auch die litauische Selbstständigkeit unter den Säub der Vertragsbestimmungen gestellt, woraus man zu erkennen hat, daß der Kelloggvertrag auf die kriegerischen Gefahren in Europa nur dann Rücksicht nimmt, wenn er die Staaten im Osten, die alle an-diesen Gefahren mittelbar oder unmittelbar beteiligt sind, in seine Bestimmungen einschließt.

Im Zusammenhang mit diesen Erwägungen ist es einmal ganz interessant, sich auseinanderzulegen, warum die ostpreußische Frage in stärkster Unübersichtlichkeit zum litauisch-polnischen Konflikt steht. Würde es den polnischen Heerführern gelingen, den "weißen Adler" bis an die Küste Litauens vorzutragen, so wäre die politische Umklammerung Ostpreußens vollkommen geworden. Solch eine solche Lage würde bedeuten, daß kann man im vollen Umfang nur dann erheben, wenn man sich den Vorlauf der Deckschrift des Führers der polnischen Nationaldemokratie und des ehemaligen polnischen Außenministers, Tomoski, an den Präsidenten Wilson vom 8. Oktober 1918 vergleicht. Hier steht unter anderem mit dünnen Worten geschrieben: "Wenn Ostpreußen weiter deutsches Gebiet bleiben soll, muß auch Westpreußen im Besitz Deutschlands bleiben. Wenn Ostpreußen als geänderter preußischer Besitz, von der Hauptmasse des Deutschen Reichs durch die dazwischenliegenden polnischen Gebiete abgeschnitten, in deutscher Hand bleibt, wird es eine brennende Quelle alle endenden Streites zwischen Polen und Deutschland sein. Wenn Polen ein wirklich freier Staat sein soll, dann sind nur zwei Möglichkeiten möglich: entweder der nördliche Teil der Provinz mit Königsberg muß mit Polen auf der Grundlage der Autonomie vereinigt oder er muß eine kleine, unabhängige, mit Polen durch eine Befreiung vereinigte Republik werden." Daß dieser Vorlauf der Deckschrift mit den Gedankengängen auch heute noch amtierender polnischer Staatsmänner sich deckt, das hat die Weltöffentlichkeit durch verschiedene Auslassungen Warschaus schon zur Kenntnis erfahren. Würde nun Ostpreußen durch die Zerrümmerung der litauischen Selbstständigkeit völlig von Polen umklammert, dann ist es nur höchstwahrscheinlich, daß solche Gedankengänge die Etage empfangen, die zur leichten Tat notwendig ist. Da ein Verlust der litauischen Selbstständigkeit auch die Barriere vollkommen macht, die Russlands Handelszone mit Deutsch-

Der Stapellauf des Dampfers „Bremen“. v. Hindenburg vollzieht die Taufe.

Bremen, 16. August. Als zweiter der beiden neuen großen Schaufelräder des Norddeutschen Lloyd ist heute nachmittag auf der Werft der Großenwerft die "Bremen" vom Stapel gelassen worden. Dieses Ereignis erhielt keine besondere Bedeutung durch die Anwesenheit des Reichspräsidenten von Hindenburg und wurde dadurch zu einem doppelten Freudentag für die ganze bremernde Bevölkerung und zu einem Ehrentag für den Norddeutschen Lloyd. Schon lange vor Beginn des Taufaktes herrschte auf dem Werftgelände und den gegenüberliegenden Ufern, wo Schaulustige von Menschen sich trotz des regnerischen Wetters angestellt hatten, ein lebhaftes Treiben. Auf den zu beiden Seiten des Täuflings errichteten weiten Tribünen waren etwa 3000 Ehrengäste anwesend. Als der Reichspräsident auf dem Werftgelände eintraf, wurde auf dem Verwaltungsbau des Dschimaq die Reichspräsidentenflagge gehisst, die von dem im Hafen liegenden kleinen Kreuzer "Enden" mit 21 Schuh gesetzt wurde.

Nachdem der Reichspräsident am Eingang der Werft durch den Amtsschatz und den Vorstand der Dschimaq begrüßt worden war, fuhr er, mit lebhaften Hochrufen bestimmt, zur Taufkanzel, auf der sich mit ihm außer den Herren- und Amtsratsmitgliedern des Lloyd und der Dschimaq, darunter Dr. Paul von Schwabach, und Vertreter des Bremer Senats versammelten. Kurz nach 3.40 Uhr ergriff

Reichspräsident v. Hindenburg

das Wort zu folgender Taufrede:

"Als vor 70 Jahren der damals noch junge Norddeutsche Lloyd seinen ersten für den transatlantischen Verkehr bestimmten Dampfer vom Stapel ließ, sah er ihm in treuer Abhängigkeit an die heimatliche, altherwürdige Hansestadt den Namen "Bremen" und mit ihm das Bremer Wappen: den Schlüssel, den der Adler kreist und ein Eichenkranz umschließt. Der Gründer des Norddeutschen Lloyd geleitete ihn auf seine Probefahrt mit den Worten: "Auf dem Adler halten wir die Hoffnung fest, daß der Schlüssel uns die Verkehrswege öffnen wird, die wir mit deutscher Manneskraft, Ausdauer und Treue festhalten wollen." Dieses Sinnbild und dieses auverstehliche Wort, in den Anfangsjahren deutscher Seeschiffahrt für die erste Fahrt eines kleinen Überseedampfers geprägt, kann heute auch als Zeichen über der Geschichte des Wiederaufbaues der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege stehen. Als die harten Bestimmungen des Vertrages von Versailles Deutschland seiner gesamten Überseeflotte beraubten, ging die deutsche Schiffahrt, vom Steilem aufwärts unterdrückt, mit ungebrochenem Mut und im festen Glauben an die Zukunft an den Wiederaufbau, den, was hier geschildert und genommen war. Trotz schwersten Drucks von außen, trotz wirtschaftlicher Rüte und Schwierigkeiten im Innern ist es dieser gläubigen Zuversicht und diesem ungebrochenen Arbeitswillen gelungen, in wenigen Jahren eine neue Handelsflotte erneut zu lassen, die auf leistungsfähigen, maßstättlichen Fahrzeugen wieder die deutsche Flagge auf den Meeren zeigt. Die deutsche Schiffahrt hat auch in den schwersten Tagen den Glauben an eine neue deutsche Zukunft auf See nicht verloren; sähe deutsche Kraft, brennender Interessengeiste und treue Ausdauer haben festgehalten und wieder erneuert, was einst unter war am Seeverkehr. Im Wiederaufbau unseres zusammengehörigen Vaterlandes nach dem unglücklichen Kriegsende war die Schaffung der neuen Handelsmarine eine wirtschaftlich wie politisch besonders wichtige Leistung, auf die alle, die an ihr mitgewirkt haben, Reeder, Ingenieure und Arbeiter, mit ehrlicher Begeisterung zurückblicken können.

Der heutige Tag ist für den deutschen Schiffbau wie für die deutsche Seeschiffahrt von besonderer Bedeutung. Wir wollen heute als neuestes und grösstes Fahrzeug der wiedererstandenen deutschen Handelsflotte dieses tolze Schiff seinem Element übergeben. Erbaut nach den neuesten Erfahrungen deutscher Schiffbau und Maschinenbau, ausgestattet durch Geist und Hand exalter deutscher Künstler, soll dieses neue Schiff zusammen mit einem Schwesterschiff dem schnellen transatlantischen Verkehr dienen und ein neues Bindeglied zwischen Europa und Amerika, zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten darstellen; es soll zugleich ein Zeichen der unverzerrten deutscher Arbeitskraft und ein Zeichen der unverzerrten deutscher Leistungsfähigkeit sein und können, daß das deutsche Volk nach wie vor mit seiner besten Kraft in friedlicher Arbeit dem Verkehr zwischen den Völkern, die Meere trennen, zu dienen gern ist. Es ist mir in dieser Stunde ein aufrichtiges Bedürfnis, allen denen, die mit Kopf und Hand an diesem Werk mitgewirkt haben und noch weiter arbeiten werden, aber darüber hinaus zugleich auch allen, die seit dem Krieg wieder eine deutsche Handelsflotte geschaffen haben, namens des Reichs wie eigenen Namens warme Anerkennung und herzlichen Dank zu sagen. Sie alle haben zur Wiedererstellung der deutschen Wirtschaft, zur Wiedererlangung deutscher Gelungen im Auslande ein wertvolles Stück beigetragen.

Dir aber, du schönes Schiff, geben wir den Namen, den vor 70 Jahren der erste transatlantische Schaufelräder erhielt, den Namen "Bremen", und mit ihm das Wappen, das die Hoffnung und die Treue wie den Willen, die Wege zwischen den Völkern zu erschließen, verkörpert. Möge dies Schiff, in heil glücklichen Fahrten die See durchseilend, den deutschen Willen zur friedlichen Mitarbeit unter den Völkern über die Meere bringen, möge es ein Glied mehr sein, das uns mit den Ländern jenseits des Oceans verbindet, und möge es uns mahnen, daß nur zusammengefahrene Kraft und einiges Wollen uns den Wiederaufstieg und die Weltbehauptung in der Welt verbürgen! Mit diesem Wunsche laufe ich dir: Bremen!"

Im Anschluß an diese Rede vollzog der Reichspräsident persönlich die Taufe. Klirrend zerbarst die Blaue deutsches Schamweins am Bug des "Bremen", worauf spontan das Deutsche Reichstag eingestimmt wurde. Inzwischen hatte sich der Dienstbau des Schiffes langsam in Bewegung gesetzt und glitt mit immer schneller werdender Fahrt unter dem Jubel der Menschenmenge hinab ins Wasser. In diesem Augenblick brach die Sonne durch.

Nach Verlassen der Taufkanzel begrüßte der Reichspräsident eine Abordnung der Werftarbeiter und bog sich auf schlicht beregerichteten Montagehalle der Werft, wo ein Amboß stand, zu dem 750 Personen geladen waren.

Hierbei nahm Präsident Heinzen das Wort, um im Namen des Norddeutschen Lloyds zunächst dem Reichspräsidenten aufrichtigen und wärmsten Dank für die Vollziehung der Taufe zum Ausdruck zu bringen. Dr. Heinzen gedachte dann der dem Versaffer Frieden folgenden Jahre vorher und schwerer Arbeit. Dienst am Volke sei der Gesellschaft die Rücksicht bei allem ihrem Handeln gewesen. Dienst am Volke sei auch dieses neue Erzeugnis deutscher Schiffbaukunst, deutscher Wissenschaft und Technik und deutscher Arbeitskraftes.

Der Präsident dankte allen, die daran mitgearbeitet haben und schloß mit einem Hoch auf das deutsche Vaterland.

Der Empfang in der Werfthalle.

Bremen, 16. August. Nach der Ansprache des Präsidenten Dr. Heinzen sprach bei dem Empfang in der Werfthalle Baumeister J. F. Schröder, Amtsratsmitglied der Dschimaq, der sich dem aufrichtigen und wärmsten Dank für den ehrenbaren Besuch des Reichspräsidenten von ganzem Herzen anschloß.

Um 4 Uhr 45 verließ der Reichspräsident die Werft und unternahm an Bord des Dampfers Vorwerk eine 1½-stündige Rundfahrt durch den Hafen.

In Bremen. Im Hause des Präsidenten Dr. Heinzen fand um 8 Uhr abends ein Essen in kleinem Kreise statt, zu dem sich mit dem Reichspräsidenten und den Herren seiner Begleitung Präsident Frieden, sowie die Herren- und Amtsratsmitglieder des Lloyd und der Dschimaq, darunter Dr. Paul von Schwabach, und Vertreter des Bremer Senats versammelten. Bei Tisch nahm Präsident Dr. Heinzen das Wort. Er dankte dem Reichspräsidenten nochmals herzlich für seinen Besuch und überreichte ihm einen silbernen Pokal zur Erinnerung an den heutigen Tag.

Der Reichspräsident erwiderte: "Haben Sie, Herr Präsident Heinzen, herzlichen Dank für Ihre freundlichen Worte und diese schöne Gabe der Erinnerung, mit denen Sie mich erfreuen. Ich werde den heutigen Tag mit seinen großen Eindrücken nicht vergessen; er zeigte mir, welche starke Wille zur Arbeit und zur Wiedererlangung deutscher Weltstellung hier in Bremen, und besonders beim Norddeutschen Lloyd, schafft und wirkt. Das zu erleben, war mir eine große Freude, und ich bin Ihnen und allen, die hier mitgewirkt haben, Reeder, Ingenieuren und Arbeitern, mit ehrlicher Begeisterung zurückblicken können."

Glückwunschtelegramm Dr. Dorpmüller's zu den Norddeutschen Lloyd.

11. Berlin. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr.-Ing. Dorpmüller hat an das Direktorium des Norddeutschen Lloyds folgendes Telegramm gerichtet:

Dem Norddeutschen Lloyd spreche ich zu den Gräben der neuen Riesendampfer "Europa" und "Bremen" zugleich namens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wärmste Glückwünsche aus. Möge den beiden Schiffen, die wichtige Beugnis für deutsches Können und Wollen ablegen, keines glücklichen Fahrt begegnen sein.

Generaldirektor Dr.-Ing. Dorpmüller.

Abreise des Reichspräsidenten von Bremen.

In Bremen. Reichspräsident von Hindenburg hat gestern abend mittels fahrtzeitmäßigen Schnellzuges 12.01 Uhr Bremen in Richtung Hannover verlassen. Er wird nach einem kurzen Aufenthalt dort selbst nach Bayern weiterreisen, um dort seinen geplanten Urlaub zu verbringen.