

Riesaer Tageblatt

Zeitungsschrift
Tageblatt Riesa.
Numm. Nr. 20.
Postfach Nr. 52.

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

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.

Poststedtzeit:
Dresden 1550.
Girofaz: Riesa Nr. 52.

Nr. 250.

Mittwoch, 24. Oktober 1928, abends.

81. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7,50 Pf. mit Ausnahme der Sonn- und Feiertags. Bezugspreis, gegen Herausgabe, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Aufschlag. Für die Nummern des Aufschlags sind bis 9 Uhr vormittags einzugeben und im vorauß zu bezahlen; eine Sonde für das Erzielen an bestimmten Tagen und Wochentagen wird nicht übernommen. Grundpreis für Gewilligte haben zeitlich, wenn der Beitrag verfällt, durch Abzug eingezogen werden muss oder der Auszugsgeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesa. Rechtliche Unterhaltungsbeiträge treten aufgrund auf Abrechnung oder Nachprüfung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Banger & Winterlich, Riesa. Schriftsetzung: Goetheschrift 50. Gesamtausgabe für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Umsetzung: Wilhelm Dittrich, Riesa.

Die Luftschiffpost.

Von besonderem Interesse sind die Ausführungen Dr. Edener, die er gewissermaßen als Zusammenfassung der Erfahrungen seiner beiden Amerikareisen in Washington gemacht hat. Er gibt ein klares Programm für die weitere Entwicklung der Luftschiffahrt. Als Beweis dafür kann man die beiden Luftschiffreisen über den Ozean sicherlich um so mehr betrachten, als die Oceanüberquerung mit Abzug zu so viel Katastrophen geführt hat. Muß doch nun auch der Flieger Macdonald als verloren betrachtet werden, wodurch sich die Zahl der Totessopier dieser Oceanübergänge auf 16 Prozent erhöht. Die Sicherheiten, die das Luftschiff den verschiedenen Gefahren einer solchen Oceanüberquerung entgegenzusetzen hat, sind viel zahlreicher und besser als diejenigen eines Flugapparates. Die größte Schwierigkeit, das hat auch Dr. Edener in Washington wieder betont, liegt hier nicht in der Luft über dem Ozean, sondern bei der Abfahrt oder Ankunft auf dem Lande. Hier liegt es noch an allen für ein großes modernes Luftschiff wirklich nötigen Voraussetzungen. Schon die Bauhalle in Friedenshafen war eigentlich für den "Graf Zeppelin" zu klein. Da sie außerdem nicht drehbar ist und deshalb auf die Windrichtung nicht eingestellt werden kann, macht sie die Ausfahrt viel mehr vom Wetter abhängig, als es eigentlich nötig wäre. Und für die Landung kommen natürlich die gleichen Schwierigkeiten in Betracht. Auch die Empfangsanlage müßte genügend genug und der Windrichtung entsprechend drehbar sein. Es müßte auch an genügend zahlreichen Plätzen in der Welt für die Abfahrt- und Landungsseinrichtungen georgt werden. Sobald diese selbstverständlichen Voraussetzungen für die Luftschiffahrt gegeben sind, steht der planmäßigen Entwicklung nichts mehr im Wege. Man sollte sich einmal die Schiffahrt ohne die dazu nötigen Eisenbahnen oder den Eisenbahnverkehr ohne Bahnhofsanlagen vor. Dann würde selbstverständlich auch jede Dampferfahrt und jede Bahnfahrt zu einem Abenteuer werden. Vom Luftschiff darf man also auch nicht Dinge verlangen, die man keinem anderen Verkehrsmittel zumutet.

Stellt man sich die dazu eingerichteten Luftschiffhöfen vor, wie sie Dr. Edener fordert, dann dürfte dessen Programm wirklich nicht mehr phantastisch erscheinen. Das Luftschiff kann den Ozean in der Hälfte der Zeit überqueren, wie ein moderner Dampfer. So könnte das Luftschiff auch nach einem regelmäßigen Fahrplan fahren. Dr. Edener schlägt eine Fahrt im Abstand von jedesmal vier Tagen vor. Dieser Verkehr kann leicht rentabel gemacht werden, vor allem wenn er in den Dienst der Postbeförderung gestellt wird. Die Beförderung von Personen hilft er für weniger Infratex, weil diese zuviel Raum im Verhältnis zu ihrem Gewicht beanspruchen. Für Postfachen ist aber oft die Reichweite der Beförderung noch wichtiger als für Personen. Natürlich kommt das Luftschiff nur für bestimmte Arten der Postbeförderung in Frage. Maschinen schweren Gewichtes wird das Luftschiff ebensoviel wie große Zahlen von Postfachen befördern können. Für diese Verkehrsströme werden nach wie vor Eisenbahnen und Schiffe das gegebene Instrument bleiben. Die letzteren Verkehrsströmungen haben ja auch das Führwerk und den Handkarren noch immer nicht verdrängen können. Das Luftschiff bedient keinen Erfolg sämtlicher übrigen Verkehrsmittel, sondern nur deren Ergänzung. Es ist ein Spezialinstrument, das für Spezialaufgaben des Verkehrs in Frage kommt. Bestimmt ist diese Spezialität dadurch, daß das Luftschiff eine größere Schnelligkeit gewährleistet, dafür aber auf Korrespondenzen, Güter- und Personentransport begrenzt bleibt und bleibt, die verhältnismäßig geringen Ansprüche an Raum und Belastung stellen. Es wird andererseits aber auch Länder und Orte erreichen können, wohin es aus geographischen Gründen schwer sein würde, Bahnen oder Schiffsadmiralitäten zu führen. Die Anlage eines modernen Luftschiffhafens veranschlagt Dr. Edener auf 18 Millionen Mark, den Bau eines modernen Luftschiffes auf 8 Millionen Mark. So glaubt er mit einem Kapital von 60-70 Millionen Mark einen regelmäßigen Luftschiffdienst zwischen Europa und Amerika einzurichten zu können. Anscheinlich hat er dafür auch schon das Interesse großer amerikanischer Geldgeber gefunden.

Außer dem Rückzug nach Deutschland plant Dr. Edener in absehbarer Zeit das nötige Vertraten zu dem neuen Verkehrsmittel sowohl bei Geldgebern wie bei Benutzern ergeben. Und das wird natürlich vor entscheidender Bedeutung sein. Auch heute noch ist der Sicherheitskoeffizient beim Flugzeug nicht sonderlich günstig. Man denkt an die Ministrum auf die Beine bzw. auf die Propeller helfen soll. Und auch in Deutschland hat der starke Aufschwung des Vertrauens der Passagiere zum Flugverkehr in diesem Jahre wieder den einen oder anderen Stoß durch ein paar Unglücksfälle bekommen. Aber danach nun erst die opferreichen Flüge über den Ozean! Alle Triumphanten der Europa- und Bremensieger liegen doch förmlich den tragischen Eindruck des Unterganges so vieler tapferer Piloten nicht auf. Demgegenüber erhebt sich die Leistung des Zeppelins mit ihren Sturm- und Wetterfahrten lohnend heut schon zu majestätischer Höhe. Unter diesen Umständen — man denkt an die Hunderte von nicht nur vorausberechneten, sondern auch vorausgezählten Plänen für die nächsten Jahren! — wird der Luftschiffverkehr voraussichtlich viel eher die gesunde wirtschaftliche Basis einer normalen Rentabilität unter die Füße bekommen, als der Flugzeugverkehr, der ohne erhebliche staatliche Subventionen von der Privatindustrie allein in absehbarer Zeit noch nicht getragen werden kann.

Schule über die Notlage der Landwirtschaft.

Berlin. (Telunion.) Auf einer Versammlung des Landbundes der Provinz Sachsen am 28. Oktober in Magdeburg nahm der Präsident des Reichslandbundes, Reichsnährungsminister a. D. Schiele, in einer Rede zu der Notlage der Landwirtschaft Stellung. Seine Ausführungen spiegelten in folgenden Grundgedanken: "Die Einwidrigkeit eines Volkes wird bestimmt von den Grundlagen, die seine Vergangenheit geformt hat. Daran ändern alle Seiterholungen nichts. Ein nach außen und innen freies Staatsleben muß einen gesunden, festen, organisch gewachsenen Boden unter sich haben. Der Staat bedarf der ewig tragenden und ewig erneuernden Kräfte. Das Staats- und Wirtschaftsleben muß in der Stütze seines Aufbaues in Ordnung sein. Wenn es in Unordnung geraten ist, wenn die Grundidee des gesamten Staats- und Wirtschaftsgebäudes in Schwanken gekommen sind, so ist fremde Hilfe schlechter Trost und auf die Dauer gesetzmäßig trügerisch. Die deutsche Politik ist seit den Tagen des Zusammenbruches zu sehr nach außen gerichtet gewesen. Seit jenen schwarzen Tagen des November 1918, da wir Friede, Freiheit und Brot damit zu kaufen gedachten, daß wir versprachen, uns zu demokratisieren, bis zu dem Dawesabkommen, Locarno, Genf und Thoiry zeigt sich in der deutschen Politik einerseits ein ausgewachsenes Missverhältnis zwischen dem Streben nach fremder Hilfe und dem realen Erfolge dieses Bemühens, andererseits ein ebenso starkes Missverhältnis zwischen dem Streben nach fremder Hilfe und unsern Anstrengungen um Selbsthilfe. Je mehr wir wahrnehmen, daß der Weg unserer Außenpolitik mit Enttäuschungen und Misserfolgen gesäumt ist, umso stärker sollten wir die Selbsthilfe konzentrieren auf die Konsolidierung im eigenen Lande. Hier liegt auch der Mittelpunkt für eine gewisse Erfolgsmöglichkeit auf dem außenpolitischen Gebiet. Die wahre Streitfragepolitik beginnt mit der Außenpolitik, beginnt mit einer gesunden Bauernpolitik. Sie liegt, möchte ich sagen, in seiner konträren Grundstellung, die Staat und Staatsordnung grundsätzlich bestimmt. Nur leben wir diese Bereitschaft heute seltener, aber vielleicht verstanden.

Die höchste Aufgabe staatsmännischer Kunst ist es, die vielseitigsten politischen Kräfte, Bauerntum, vaterländische Bewegung und die großen politischen Parteien, die sich zum gesunden Geiste konservativer Staatsaufstellung bekennen, zum opferbereiten Einsatz für den Staat zusammenzufassen. Am Wellingen dieser Aufgabe hängt die deutsche Zukunft. Außer gilt es zu arbeiten, von immer politischen Handeln sich vollziehen, in den Parlamenten, unter den großen leider schwer zerplitteten Parteien, des Staatsbürgertums, vor allem auch in den Organisationen des Landvolkes, des gewerblichen Mittelstandes und der Jugend. Alle diese Kreise gilt es zusammenzufassen, durch eine Politik der Einigung in einer starken und zukunftsreich verankerten Staatsordnung, eine Politik, deren Ziel die Sammlung aller bodenständigen Kräfte, deren Kern und Mittelpunkt echte Bauernpolitik sein muß."

Das vorläufige Gesamtergebnis des Volksbegehrens "Panzerkrenzerverbot".

Berlin. (Frankfurter.) Nach dem beim Reichswahlleiter vorliegenden vorläufigen Gesamtergebnis haben sich für das Volksbegehren "Panzerkrenzerverbot" 1216 501 Stimmberechtigte eingesetzt. Die Gesamtzahl der Stimmberechtigten beträgt 41 848 994, der Hunderttag der Eintragungen zur Gesamtsumme des Volksbegehrens beläuft hierauf 2,94. Zu dem Zustandekommen des Volksbegehrens liegen somit 7,96 Prozent der Stimmberechtigten.

Der Kampf um die Todesstrafe.

Zeitungsschrift

Berlin. (Telunion.) Im weiteren Verlauf der Aussprache im Strafrechtsausschuß des Reichstages gab der sozialdemokratische Abgeordnete Homburg dann nochmals eine eingehende Begründung für die Beibehaltung der Todesstrafe. Die Gegnerin gegen die Todesstrafe beruhe auf verschiedenen Gründen. Der Redner wies auf die Schonlichkeit des Vorganges einer Hinrichtung hin und auf die unerhörte Grausamkeit, die die Todesstrafe gegen den Verurteilten mit sich bringt. Es sei auch erstaunlich unwahr, daß die Todesstrafe noch niemals zu Unschuldigen vollstreckt worden sei. Mit dem Vorbringen einer dauernden Verhinderung des Mordes ohne die Möglichkeit einer Abmilderung könne sich seine Partei nicht beschreiben. Die deutschnationale Abgeordnete, Frau Müller, Ostpreußen, legte sich für die Beibehaltung der Todesstrafe ein. Dagegen als das Mittel mit Verbrennung müsse das Mitgefühl mit den Opfern stehen. Die Rednerin lehnte auch die Aufnahmehandlung für verbrecherische Frauen ab. Es kam dann zu einem kleinen Zwischenfall. Der sozialdemokratische Abgeordnete Dittmann griff die Verteidigerin heftig an und bezeichnete es als unerhört, aus dem Munde einer Frau solche Worte zu hören. Er warf der Rednerin Gesellschaftslosigkeit und Hartbarkeit vor und erklärte, er habe für eine solche Frau nur ein fröhliches Biagi. Der Vorsitzende, Dr. Rahl, rief den Redner baldigst zur Ordnung.

Der Abg. Dittmann bezeichnete die Todesstrafe als Kernafrage der ganzen Strafrechtsreform und erklärte, er werde für ein Strafgelegebuch, das die Todesstrafe enthalte, erneut seine Stimme geben. Weiter sprachen die Abgeordneten Frau Mühl (Sozialdem.) und Dr. Börsig (Wirtschaftspartei), der erklärte, daß gegenwärtig für Kapitalverbrechen die Todesstrafe noch nicht zu entbehren sei. Eine Volksabstimmung würde für die Beibehaltung ausschlagen. Die Weiterberatung wurde dann auf Mittwoch vertagt.

Das englische Weißwachungsbuch.

Nur in Einzelheiten werden die bisherigen Mitteilungen über das englisch-französische Rüstungsauskommen durch das englische Weißbuch ergänzt. Man fragt sich unwillkürlich, inwiefern diese Veröffentlichung des englischen Politik nutzen kann und versteht es, warum man in London mit der amtlichen Bekanntgabe von Tatsachen gezeigt hat, die nicht nur außenpolitisch von Schaden sind, sondern auch in der Innenpolitik dem Staat zum Wahlkampf rückenden Gegner geistige Waffen in die Hand drücken. Es wird der in der ganzen Entwicklung dieser politischen Angelegenheit immer deutlicher hervortretende Einbruch beachtet, daß die französische Diplomatie mit überlegener Entschlossenheit die Führung an sich zu reißen verstanden hat. Man erkennt, daß Frankreich von Anfang an nicht mit der Annahme des Rüstungsausvertrags durch Amerika gerechnet hat und daß es sein Bestreben darin gerichtet hat, England auch für diesen Fall festzuhalten. Von besonderem Wert ist es, daß der dann vereinigte Kompromißvorschlag in der Rechtsfrage, daß die kleinen Kreuzer aus der Rüstungsbefreiung herausgenommen, von Frankreich in Genf lanciert worden ist und daß der ursprüngliche Rüstungsvorschlag der britischen Admiraltät, der auch die Beibehaltung der kleinen Kreuzer vor sich von Amerika in seinem Vorbringen fast wörtlich verwandt worden ist. Ursprünglich hatte man auch in England vorausgeschlagen beschlossen, daß sämtliche Schiffstypen beschädigt werden sollten und daß jedes Land Einsparungen seiner größeren Tonnage für kleinere Schiffe verwenden sollte. Das entspricht so plausibel genau den von Amerika aufgenommenen Anregungen. Die französischen Rüstungsforderungen hinsichtlich der Richterbezeichnung der Kreuzer sind zwar nicht ausdrücklich in das Abkommen aufgenommen worden, bereits im März hat England aber den Einspruch gegen die französischen Forderungen fallen gelassen. Deutschland hat man damit zu beabsichtigen getucht, daß das Marinetrompott nichts enthielt, was mit den Locarnoverträgen in Widerspruch steht. Im Widerspruch zum Locarnovertrag und seinem Geiste steht allerdings die Tatsache der Bildung einer neuen, zu beträchtlichem Teile doch nur als gegen Deutschland gerichtet anzusehenden Militärallianz.

Der Aufenthalt Dr. Edeners in Amerika.

Chicago. Dr. Edener und seine Begleiter sind nach Aschbach zurückgekehrt. Dr. Edener erklärte, der Begeleiter werde wohl innerhalb weniger Tage bei einem Fahrpreis von 1000 bis 1500 Dollar möglich sein. Die Zahl der Washingtoner offiziellen Teilnehmer am Flugbetrieb beträgt jetzt 15. Es wird erwartet, daß die Zahl der Bewerber zur Teilnahme am Rücksprung nach Deutschland weiter zunimmt. Die New Yorker Merchant Association gibt Dr. Edener am 29. Oktober ein Abschiedsfrühstück.