

Rieser und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger) Tagesblatt

Druckort: Riesa
 Druckerei: Riesa
 Postfach Nr. 52

Das Rieser Tagesblatt 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 Hauptzollamts Meißen befähigter bestimmte Blatt.

Postfach Nr. 52
 Dresden 1500
 Riesa Nr. 52

Nr. 273.

Freitag, 23. November 1928, abends.

81. Jahrg.

Das Rieser Tagesblatt 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 Untertrens von Produktionsveränderungen, Erhöhungen der Löhne und Materialpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Ungezogene für die Nummer des Ausgabestages sind bis 9 Uhr vormittags auszugeben und im voraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für gewöhnliche Abnehmer 10 Pfennig, für die 50 mm breite, 1 mm hohe Schriftgröße (6 Silben) 16 Gold-Pfennige; die 80 mm breite Schriftgröße 100 Gold-Pfennige; jeitragender und tabellarischer Satz 50%, Aufschlag, feste Tarife. Erzähler an der Elbe. — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, des Lieferanten oder der Beförderungsanstalten — hat der Bezahler keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Notationsdruck und Verlag: Sanger & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Goethestraße 50. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlmann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Wittich, Riesa.

Deutschland und England.

Seit dem Abschluß der Locarno-Verträge war der Kurs der englischen Außenpolitik wahrlich nicht so gehalten, daß Deutschland auf Grund der Haltung Großbritanniens in den wesentlichen Fragen der Abrüstung, der Räumung und des Reparationsproblems hätte annehmen können, in diesem Locarnopartner einen ehrlichen Freund und einen sicheren Garant für die in den Locarno-Verträgen Deutschland zugewiesenen Rechte gefunden zu haben. Die englische Politik hat sich in den letzten Jahren sehr stark und sehr sichtlich ins französische Fahrwasser schleppen lassen. Auf dem Balkan ergriff die englische Politik Partei für die Sache Frankreichs, in der Abrüstungsfrage forcierte die Delegierten Londons, daß der Standpunkt Frankreichs in den Verhandlungen nicht zu Schanden wurde, auch das Problem der Rheinlandräumung wurde von England recht dilatorisch behandelt, wenn auch einige vernünftige Ansichten der Londoner Politiker in dieser Frage ausgedrückt sind. Aber schließlich zeigte doch die Teilnahme englischer Truppen an den französischen Manövern im Rheinland, daß in der Praxis die Londoner Regierung nicht genehmer war, einem vielleicht vorhandenen Gerechtigkeitsgefühl auf Kosten einer Entzweiung zu Frankreich nachzugeben. Diese englische Politik war aber immer sehr vorsichtig gehalten, so daß sie der Weltöffentlichkeit selten eine Handhabe bot, diese frankophile Tendenz Londons nachzuweisen. Erst die Veröffentlichungen über das Zustandekommen eines englisch-französischen Marinepaktes mit den englischen Zugeständnissen in der Frage der französischen Marineverträge brachte die Klarheit, die dann auch schließlich, man kann sagen, zu einer Krise des englischen außenpolitischen Kurses führte und vielleicht auch, aber das ist nicht hier der Ort zu unterstreichen, zu einem Wendepunkt der englischen Außenpolitik überhaupt.

Der Abschluß des französisch-englischen Marinekompromisses war, wie auch heute fast sämtliche englische Politiker anerkennen, ein recht übler Fehler Londons. Dieser Votivpunkt traf nicht nur die deutschen Interessen, er schickte England auch in einen äußerst scharfen Gegensatz zu Amerika, ein Gegenüber, der noch wesentlich durch die geheimnisvollen Nebeneinrichtungen anlässlich der Veröffentlichung des Paktes verstärkt wurde. Dieser scharfe Zusammenstoß einer englischen und einer amerikanischen Politik mußte infolgedessen unbedingt einen innerpolitischen Rückschlag in England finden, als sich England zur Zeit in einem Wahlkampf befindet und eine starke Opposition selbstverständlich sofort diese für das Ausland wichtige Amt Londons peinliche Angelegenheit aufgriff, um die Regierung anzugreifen. Man hatte schließlich, daß von diesem Zeitpunkt ab der Kurs der Foreign Office sehr bemerkenswerte Schwankungen aufwies. Man konnte dies aus verschiedenen recht freundlich gehaltenen Reden an die Adresse Deutschlands erkennen, ferner aus den Bemühungen Londons, das mit Frankreich abgeschlossene Kompromiß als erledigt darzustellen, schließlich auch aus dem sehr deutlich gewordenen Bestreben Londons, mit Amerika wieder in nähere Beziehungen zu kommen (es sei hier auf die Bemühungen nach einem englisch-amerikanischen Flottenpakt hingewiesen), letzten Endes aber auch aus der Aufnahme, die die letzte Streikermannrede in der englischen Öffentlichkeit gefunden hat. Man gibt sich in Deutschland sehr betont Mühe, sich als Deutschland wohlwollend gesinnt hinzustellen. Man unterstreicht und würdigt die deutschen Rechtsgründe, die für die Räumung des Rheinlandes geltend gemacht werden, man rückt, allerdings nur recht vorsichtig, von Frankreich ab, bestrebt, die Haltung eines wahrhaft Objektiven einzunehmen. Versucht wäre es jedenfalls, diesen Umchwung in der englischen Politik lediglich auf maßpropagandistische Rückfragen der englischen Regierung zurückzuführen. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß auch rein sachlich das Foreign Office freie Hand gegenüber Frankreich gewinnen will. Man befürchtet ernstlich, bei einem allzu eifrigen Mitspielen am französischen Wagnis Kompensationen herauszubekommen, die gewisse englischen Interessen nicht dienlich sind und die daher unter allen Umständen verhindert werden müssen. Daß sich bei dieser neuen Haltung der englischen Politik gewisse gefühlsmäßige Regungen für die deutsche Sache in den Vordergrund gehoben haben, ist wohl kaum anzunehmen. Daß Abrücken von Frankreich erfolgt nicht, weil eine englische Politik andere, Frankreich nicht genehme, Wege einschlagen will, sondern nur weil sich der englische Kurs von Belastungen freimachen will, die vielleicht im Hinblick auf Amerika für England kritisch werden könnten. Nebenfalls dürfte eine gewisse Bindung der englischen Politik an die Pariser Regierung schon so traditionsmäßig gegeben sein, daß sie auch die augenblicklich vorhandene Entzweiung übersehen wird.

Für Deutschland ist es nun außerordentlich wichtig, zu erfahren, wie sich die englische Politik bei der jetzt kommenden Aussprache der Sachverständigen über das Reparationsproblem auswirken wird. Nach der Rückkehr Poincarés ins Ministerpräsidentenamt haben auch die englisch-französischen diplomatischen Bemühungen um die Herstellung einer Einheitsfront im Sachverständigenausschuss eingesetzt. Da über die Frage der Kompetenzen dieses Ausschusses und der Voraussetzungen, unter denen die Endsumme der deutschen Leistungen festgelegt werden soll, gewisse Meinungsverschiedenheiten nicht zu beseitigen waren, so dürfte man sich mit einem Kompromiß ausgehoben haben, daß allerdings noch nicht erkennen läßt, ob in ihm die englische oder die französische Ansicht dominiert im Vordergrund steht. Etwas klarer in die Dinge wird man erst sehen können, wenn die offizielle Antwort der Alliierten auf die deutsche Mitteilung veröffentlicht worden ist.

Sächsischer Landtag.

Eisenbahnfragen.

Finanzminister Weber über Verschmutzung der Flußläufe und Gewässer.

III. Dresden, 22. November 1928.

Auf der Tagesordnung der heutigen Sitzung stehen Verkehrsangelegenheiten. Das Präsidium führt wieder Vizepräsident Dr. Eckardt.

Zunächst findet die Wahl eines Mitgliedes und eines Stellvertretenden Mitgliedes in den Landesbahndirektorat statt. Diese Wahl bedeutet zunächst nur einen Vorschlag des Landtags. Da eine Einigung nicht zustandekommen ist, wird die Wahl durch Stimmzettel vorgenommen. Die beiden Kandidaten Abg. Lippe (Dp.) und Raupach (So.) erhalten je 40 Stimmen. Das Los entscheidet für Abg. Raupach, der damit als Mitglied vorgeschlagen wird. Als Stellvertretendes Mitglied wird Abg. Wirth (N.-So.) mit 48 von 88 Stimmen gewählt.

Es folgt die

Beratung von Eisenbahnfragen.

Abg. Raupach (So.) begründet einen Antrag seiner Partei, die Regierung zu ersuchen, bei der Reichsbahnverwaltung und beim Reichsverkehrsministerium für den baldigen Umbau der Schmalpforten-Willan-Sanperdorf in eine Normalpfortenbahn nachdrücklich einzutreten. Die jetzige Bahn genüge nicht mehr für den Verkehr und die Industrie.

Abg. Scheller (Komm.) verlangt in Begründung eines Antrages seiner Partei von der Regierung, bei der Reichsregierung gegen die Tarifserhöhung Einspruch zu erheben. Es müsse vor allem der Verwaltungsapparat der Reichsbahn abgebaut werden.

Abg. Köhler (Komm.) vertritt den Antrag seiner Partei, bei der Reichsregierung dahin zu wirken, daß die Preisermäßigung auf der Reichsbahn für Kinder derart geregelt wird, daß Kinder bis zum 6. Lebensjahre frei und vom 6. bis 14. Lebensjahre zum halben Fahrpreis befördert werden.

Abg. Raupach (So.) begründet einen Antrag wegen Ausschließung der Kindertransporte in Ferien- und Erholungsheime von der Fahrpreiserhöhung der Reichsbahn und Abg. Weiser (So.) einen solchen auf Ausgabe verbilligter Wochen- und Monatskarten für Angestellte und unier Beamte auf den staatlichen Kraftwagenlinien.

Abg. Börner (Dnat.) richtet die Anfrage an die Regierung, ob sie bereit sei, mit der Reichsbahn-Gesellschaft wegen Verbesserung der

Verkehrsverbindungen zwischen Dresden und Leipzig

sich ins Einzelne einzulassen zu sehen, unter Umständen im Einverständnis mit und Unterstützung der genannten Städte auf Einrichtung eines regelmäßigen Autoverkehrs auszusprechen.

Abg. Köllig (Dp.) fordert in einem Antrage seiner Partei, daß die wiederholt geforderte Verbesserung des Leipziger Vororts- und Fernverkehrs endlich mit allem Nachdruck durchgeführt werde.

Abg. Voigt (Dp.) begründet den Antrag seiner Partei auf Ausbau des Nah- und Fernverkehrs von Dresden, wie er der wirtschaftlichen Entwicklung und den allgemeinen Bedürfnissen entspreche.

Abg. Raupach (So.) legt einen Antrag vor auf Preisermäßigung der Kraftverkehrs-Gesellschaft Freistaat Sachsen bei Schülern und Jugendfahrten.

Ministerialdirektor Dr. Allen erklärte, die Interessen der Bahnlinie Deltisch-Venisch hätten alles getan, um den Bau zustandzubringen, nur der Landkreis Deltisch habe abgelehnt. Generaldirektor Dorpmüller habe versprochen, die Bahn Schwepnitz-Strasgraben aus Reichsmitteln zu bauen, die Reichsbahn aber erkläre, es sei kein Geld vorhanden. Das Wirtschaftsministerium sei überzeugt, daß die vorgetragenen Wünsche berechtigt seien und es werde für deren Erfüllung eingetreten.

In der Aussprache bemerkt Abg. Dr. Kastner (Dem.) es sei auffällig, daß die Reichsbahn den Bemühungen der sächsischen Regierung um Verbesserung der Verkehrsverhältnisse keine Beachtung schenke. Solch schlechte Wagen, wie in Sachsen diesen, seien sonst nirgends anzutreffen.

Abg. Börner (Dnat.) ist von der Antwort der Regierung befriedigt und glaubt, die Reichsbahn müsse nun helfen.

Abg. Voigt (Dp.) erklärt die Zustimmung seiner Partei zu der Mehrzahl der vorliegenden Anträge.

Ministerialdirektor Dr. Allen teilt mit, daß die Sächs. Kraftverkehr-A.G. beabsichtige, einen Autoverkehr zwischen Dresden und Leipzig einzurichten, die Wagen würden schneller fahren als der Personenzug.

Abg. Dr. Wilhelm (Wirtsch.-P.) unterstützt sämtliche Anträge, die Verkehrsverbesserungen und -erleichterungen erfordern.

Die kommunistischen Anträge, die sich gegen die Tarifserhöhung bei der Reichsbahn richten und Preisermäßigung für Kinder fordern, sowie der sozialdemokratische Antrag wegen Ausschließung der Kindertransporte in Ferien- und Erholungsheime von der Fahrpreiserhöhung werden hier-

auf in sofortiger Schlussberatung einstimmig angenommen. Die anderen Anträge gehen an den Haushaltsausschuß B.

Auf eine kommunistische Anfrage über die Durchführung der Chemnitz-Regulierung antwortet ein Regierungsvertreter: Das Finanzministerium, das auch seinerseits die Notwendigkeit, die Anwohner der Chemnitzstraße im Stadteil Rütch und den Verbindungsweg Sössa-Borna nach Möglichkeit vor Ueberschwemmungen zu schützen, anerkennt und zur Gewährung einer Staatsbeihilfe grundsätzlich bereit ist, wird der Stadt Chemnitz die Ueberprüfung und Umarbeitung der Planung zur Erzielung weitgehender Ersparnisse empfohlen; die Durchführung des jetzigen Projekts mit einem Kostenaufwand von nahezu fünf Millionen RM. erscheint aussichtslos. — Die Erledigung der Angelegenheit wird beschleunigt werden.

Auf die sozialdemokratische Anfrage über die Verschmutzung der Gewässer

erklärt Finanzminister Weber u. a.: Dem Jahre 1927 mit seinen verheerenden Hochwasserkatastrophen ist ein Jahr des Gegenjahres gefolgt — das Jahr 1928 mit einem Wassermangel wie er, was Umfang und Dauer anlangt, in Sachsen seit langer Zeit nicht beobachtet worden ist. Dieser Wassermangel hat die Folgen der in der Anfrage erwähnten Verschmutzung unserer Flüsse durch Abwässer besonders wahrnehmbar gemacht. Wenn die Bekämpfung der Flussverschmutzung trotz der hierzu vollkommen ausreichenden Vorrichtungen des Wasserwerks und trotz der Verfügungen und Anweisungen der Flusspolizeibehörden aller Instanzen bisher keinen oder nur einen geringen Erfolg gehabt hat, so ist auch dies eine Belegerscheinung des Krieges und der Not der Nachkriegszeit. Die Abwässerindustrie — Industrie wie Gemeinden — erklären, die außerordentlich hohen Kosten der Abwässerreinigung nicht tragen zu können. Es müssen Organisationen geschaffen werden, die die Aufgabe der Abwässerreinigung eines ganzen Flussgebietes in eine einzige Hand legen. Nach den in Preußen gemachten Erfahrungen erscheint es zweckmäßig, die Gemeinden und die sonstigen Einleiter größerer Abwässerungen eines ganzen Flussgebietes zu einer öffentlich-rechtlichen Wassergenossenschaft zusammenzuschließen, deren Aufgabe die Reinigung der Abwässer in eigenen Kläranlagen und die Ueberwachung der nicht von der Genossenschaft selbst betriebenen Abwässerreinigungsanlagen ist. Eine derartige Genossenschaft soll zunächst für die Weisse Elster, die Pleiße, die Luppe und die übrigen Nebenflüsse der Elster gebildet werden. Da das Niederschlagsgebiet dieser Wasserläufe in Preußen, Sachsen und Thüringen liegt, soll das Nähere in einem zwischen den beteiligten Länderregierungen abzuschließenden Staatsvertrag geregelt werden. Die Vorarbeiten zur Bildung der Genossenschaft stehen vor dem Abschluss. Für den Staatsvertrag liegt ein Referentenentwurf bereits vor. Wenn irgend möglich, soll der Staatsvertrag im Frühjahr 1929 dem Landtage zur Annahme vorgelegt werden. Weiter soll eine Abwässerreinigungsgenossenschaft für die Zwickauer Mulde und ihre Nebenflüsse, nötigenfalls auch für die Freiburger und die Vereinte Mulde, sowie für die Spreche gebildet werden. Dort, wo keine derartigen Genossenschaften gebildet werden, wird das Finanzministerium mit allem Nachdruck, wie bisher schon, darauf hinwirken, daß die Gemeinden und die sonstigen Abwässerleiter den Bau von Kläranlagen nicht länger hinausschieben und dort, wo die vorhandenen Klärvorrichtungen ungenügend sind, alle Maßnahmen zur Abstellung dieses Mangels treffen. Das Finanzministerium wird die Forderung der Abwässerreinigung zu den Kosten der Projektarbeit, in besonderen Fällen auch zu den Baukosten von Kläranlagen, wie bisher schon, Beihilfen gewähren. Besonders Aufmerksamkeit wird der Reinhaltung der Elbe gewidmet. Die Frage einer reichs-gesellschaftlichen Regelung der Einführung von Abwässern in Wasserläufe, die das Gebiet mehrerer Staaten betreffen, hat das Reich und die Länder schon wiederholt beschäftigt. Im Falle der Schadenzufügung durch unerlaubte Einleitung von Abwässern sind die Wasserbenutzungs- und Fischereiberechtigten, aus dem Nachbarstaate, durch die Bestimmungen des VöV. für das Deutsche Reich ausreichend geschützt. Nur so- weit eine Schadenzufügung aus erlaubter Einleitung in Frage kommt, genügt der nicht-sächsischen Interessent keinen Reichsschutz. Für diese Fälle kann durch den Abschluß von Staatsverträgen oder auch durch eine reichs-gesellschaftliche Regelung Abhilfe geschaffen werden.

Die Abg. Voigt (Dp.), Schreiber (Dnat.) und Hütel (Völk.-P.) erklären sich mit den angekündigten Regierungsmaßnahmen einverstanden.

Endlich liegt eine kommunistische Anfrage vor, wann die Regierung ein neues Wegebaugesetz dem Landtag vorzulegen gedenke.

Oberregierungsrat Heintz: Der Entwurf eines neuen Wegebaugesetzes sei in Bearbeitung und werde dem Landtag sobald als möglich vorgelegt werden.

Nächste Sitzung: Dienstag, 27. November, nachmittags 1 Uhr.