Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Anschrift: Tageblatt Riesa. Fernruf Nr. 20. Postfach Nr. 52.

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 1858. Girokasse Riesa Nr. 52.

№ 44. Donnerstag, 21. Februar 1929, abends. 82. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends ½6 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Eintretens von Produktionserschwerungen, 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 39 mm breite, 1 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 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittrich, Riesa.

Die Entfesselung der östlichen Welt.

Unter den zahlreichen politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen der letzten 20 Jahre nimmt die einer Entfesselung der östlichen Welt immer mehr an Gestaltung und Bedeutung zu. Wenn man sich die Wirkungen dieser Umwälzung vor Augen führen will, vergegenwärtige man sich zunächst einmal, wie die Fesseln aussahen, die einst europäische und andere zivilisierte Mächte den Völkern des Orients auferlegt hatten. Da gab es für die Türken das sogenannte System der Kapitulationen, eine Fülle von Vorrechten für die Politik und den Handel der großen kapitalistischen Länder und eine Fülle von Rechtsminderheiten für die Türkei. Da wurden willkürlich der Türkei ihre Zolltarife vorgeschrieben, Tarife, die einer ungehemmten Einfuhr ins türkische Land Tore und Riegel öffneten, eine Belastung für den türkischen Staat, die ihm jede Wirtschaftspolitik zugunsten eigener Interessen unmöglich machte. Dieselbe Situation fand man in Persien und in einem vielleicht noch stärkerem Ausmaß in China, wo die ungleichen Verträge diesen Ländern wirtschaftliche Fesseln auflegten, die jede eigene Finanzgestaltung des Landes von vornherein untersagten.

Der Weltkrieg hat zwar eine Unzahl von sogenannten „Siegern" hinterlassen. Aber unter der Beute dieser Sieger befindet sich auch eine Entwicklung, die einem restlosen Verzicht ehemaliger Vorrechte in der östlichen Welt gleichkam. Der Türkei gelang es, trotz ihres militärischen Zusammenbruchs in den Friedensverhandlungen sich ihre Befreiung von den ehemaligen Kapitulationen zu sichern. Wenn sie auch des größten Teils ihres Gebietes beraubt wurde, so sind doch der heutigen verkleinerten Türkei wenigstens die Möglichkeiten gegeben worden, unbelastet von ungleichen Verträgen sich eine eigene Wirtschaftsstruktur zu schaffen und eine eigene Finanz- und Zollpolitik. Aehnlich gelang es dem tatkräftigsten Mann Persiens, Riza Chan, seinem Lande gleichfalls eine Handlungsfreiheit zu geben, wie es auch bekanntlich der neuen nationalen Regierung in China nach Beendigung des Bürgerkrieges glückte, eine Bresche in die Mauern der ungleichen Verträge zu legen. Diese neue Aera der Wirtschaftsentwicklung des Orients zeigt also die einheitliche Linie der Entfesselung der östlichen Welt, die heute zwar noch nicht vollkommen, aber doch nicht mehr aufzuhalten ist.

Die neuen Verhältnisse in China sind symptomatisch für die Wendung der Wirtschaftsentwicklung des Ostens. Die Vereinigten Staaten und die großen europäischen Mächte haben insofern das Unabwendbare der Entfesselung des Ostens erkannt, als sie sich jetzt schon sichtbar beeilen, den Anschluß an die neuen Dinge nicht zu verpassen. Mit einer ganzen Anzahl von europäischen Ländern hat China nach seinem ersten Vertrag mit den Vereinigten Staaten neue Beziehungen auf dem Grundsatz der Gleichberechtigung geschaffen. Abseits steht heute in der Hauptsache nur noch Japan, das sich immer noch nicht dem Zwang dieser neuen Entwicklung beugen will, eine Zurückhaltung, die durchaus begreiflich ist, weil gerade diese Entwicklung Japan wirtschaftlich und politisch am bestimmendsten betrifft. Was sich heute zwischen dem neuen nationalen China und der japanischen Politik abspielt, das ist zwar kein Krieg mit offenen Waffen, aber es ist immerhin ein Kampf mit Mitteln, die dem einen oder dem andern Land eine Entscheidung aufzwingen muß. Der Schlüssel des japanisch-chinesischen Konflikts liegt in der Mandschurei, also in dem Lande, das zwar staatsrechtlich zu China gehört, aber heute immer noch nicht der restlosen Verwaltung des chinesischen Verwaltungsapparats zugeführt werden konnte. Wenn auch zur Zeit die Japaner in der Mandschurei die wirtschaftlich Stärkeren sind, so hat doch bereits der chinesische Angriff gewisse strategische Positionen festgelegt, die Tokio sicherlich recht sorgenvoll bewertet. Dieser chinesische Angriff ist in seinen Methoden höchst interessant. Um sie zu erkennen, beachte man, daß die Mandschurei, also ein Land, das doppelt so groß ist wie Deutschland, noch vor ungefähr 25 Jahren nur wenig mehr als 4 Millionen Einwohner zählte. Eine Tatsache, die besonders erstaunlich war, wenn man ihr den Reichtum des Landes an Bodenschätzen gegenüberstellte. Die japanischen Aspirationen auf die Mandschurei lenkten die Aufmerksamkeit der chinesischen Regierung auf die Gefahr, die dem Lande durch die Undichte der Bevölkerung der Mandschurei entstehen könnte. Um dieser Gefahr zu begegnen, hat nun die chinesische Regierung seit einigen Jahren eine Völkerwanderung inszeniert, die die Mandschurei von Jahr zu Jahr mit einer immer mehr sich steigernden Bevölkerungszahl beglückt. Während der Zustrom der Einwanderer in den letzten fünf Jahren bis 1927 jährlich 400 000—500 000 Köpfe betrug, bezifferte er sich in den beiden letzten Jahren bis heute jährlich auf über 1 Million. Heute zählt bereits die Bevölkerung der Mandschurei 28 Millionen Menschen, also das Siebenfache der Einwohnerzahl vor 25 Jahren. Der Sinn dieser chinesischen Völkerwanderung ist nicht schwer zu erraten: Gewaltige Menschendämme sollen die politischen und wirtschaftlichen Ziele Japans, vielleicht auch Rußlands, auffangen und zunichtemachen. Auch diese Phase in der Entfesselung der östlichen Welt zeigt, wie unaufhaltsam die Entwicklung fortschreitet und wie zielstrebig die Wirtschaftsentwicklung des Ostens sich bemüht, den ausländischen Einfluß abzuschütteln und sich auf eigene Beine zu stellen. Daß diese Umwälzung letzten Endes der Struktur der Weltwirtschaft ein neues Gepräge aufdrücken muß, versteht sich allerdings zum Leidwesen Europas, von selbst.

Betriebssicherheit der Reichsbahn eine Geldfrage.

Ernste Ausführungen des Reichsverkehrsministers Dr. Schätzel.

Deutscher Reichstag.

vdz. Berlin, 20. Februar, 3 Uhr.

Bei Eröffnung der Sitzung teilt **Präsident Löbe** mit, daß für die **Staatsgerichtsverhandlungen über die finanziellen Streitfragen** vom Reichstag als Beisitzer die Abgg. **Landsberg** (Soz.) und **Dr. Rademacher** (Dn.) bestimmt worden sind.

Der Verkehrsausschuß ersucht in einer Entschließung die Reichsregierung, auf das **Weiterbestehen der Eisenbahnausbesserungswerke in Frankfurt a. O. und Glogau** hinzuwirken. Mindestens sollte die Schließung noch einige Jahre hinausgeschoben werden.

Die Abgg. **Bruhns** (Dn.), **Buchwitz** (Soz.), **Dr. Mittelmann** (DVp.), **Rönneburg** (Dem.) u. **Mollath** (Wirtsch. P.) erklären sich mit der **Ausschuß-Entschließung** einverstanden und betonen, die von der Reichsbahn-Gesellschaft geplante Schließung der beiden Werkstätten würde nicht nur die beteiligten Beamten und Arbeiter treffen, sondern die gesamte jetzt schon schwer bedrängte Wirtschaft im östlichen Grenzgebiet in empfindlichster Weise schädigen.

Reichsverkehrsminister Dr. Schätzel erklärt, er sei bei der Reichsbahn-Gesellschaft stets dafür eingetreten, daß die Schließung der beiden Werkstätten hinausgeschoben wird. Eine endgültige Entscheidung liege noch nicht vor. Die Verhandlungen würden fortgesetzt werden.

Es folgt die **Regierungserklärung** zu den schon früher eingereichten Anträgen über die

Betriebssicherheit der Reichsbahn.

Reichsverkehrsminister Dr. Schätzel

gedachte zunächst der großen Eisenbahnunfälle des vorigen Sommers, die uns alle wegen ihrer ungewöhnlich vielen Opfer an Menschenleben tief bewegt haben. Diese Unfälle haben in der Oeffentlichkeit große Beunruhigung ausgelöst und Zweifel an der Betriebssicherheit der Reichsbahn verursacht. Ein vom Reichsverkehrsminister v. Guérard eingesetzter Arbeitsausschuß ist zu dem Resultat gekommen, daß **die Betriebssicherheit bei der Reichsbahn in einem Maße gewährleistet sei, wie es billigerweise verlangt werden kann.** Der Ausschuß hat anerkannt, daß die Reichsbahngesellschaft trotz der schwierigen Verhältnisse sehr große Aufwendungen gemacht hat, um in erster Linie ihren technischen Apparat in betriebssicherem Zustand zu erhalten. Dieser Ansicht des Ausschusses kann sich die Reichsregierung in vollem Umfange anschließen, wobei natürlich zugegeben werden muß, daß Mängel aus der Kriegs- und Nachkriegszeit vorhanden sind, zu deren Beseitigung nicht genug getan werden kann.

Im einzelnen erklärte der Minister, daß zur Erneuerung des Oberbaues nach gleichen Grundsätzen wie vor dem Kriege noch 7700 Kilometer des Gesamtrückstandes nachgeholt werden müssen.

Jedoch sind die noch an älteren Oberbauformen vorhandenen Geleise und Weichen infolge erhöhten Aufwandes für ihre Unterhaltung vollkommen betriebssicher. Die beanstandete Durcheinanderstellung leichter und schwerer Wagen bei der Zugbildung soll nach Möglichkeit vermieden werden, insbesondere sollen neue Wagen ganz aus Stahl hergestellt werden.

Die **Sicherungsanlagen werden fortlaufend auf ihre einwandfreie Wirksamkeit untersucht werden,** insbesondere werden die Dienstvorschriften dem Personal durch fortgesetzte Unterweisung und Belehrung ständig nahegebracht. Die vom Ausschuß zur Entlastung des Münchener Hauptbahnhofes geforderte Herstellung eines Abstellbahnhofes wird ausgeführt werden. **Mit Dank und Anerkennung muß festgestellt werden, daß sich das Personal den besonderen Anforderungen erhöhten Verkehrs willig unterzieht und oft unter Einsatz von Gesundheit und Leben den schwierigsten Betriebsanforderungen gerecht wird.** Die Regelung der Arbeitszeit war in der Vorkriegszeit ungünstiger; damals hatte das Personal nur 26 Ruhetage, dagegen heute 52. Dazu kommt, daß der Urlaub gegenüber der Vorkriegszeit um 100 Prozent gestiegen ist.

In einzelnen Fällen ist allerdings eine **Entlastung des Personals notwendig,** und ich werde verfügen, daß hier mit Beschleunigung Abhilfe geschaffen wird. Die Durchschnittsarbeitszeiten, vor allem im Lokomotivdienst, sind bereits um drei bezw. eine Stunde herabgesetzt worden, insbesondere soll nicht nur die mechanische, sondern auch die geistige Tätigkeit einschließlich der Beobachtungs- und Wartezeit in vollem Umfange erfaßt werden. Bei Aufstellung der Dienstpläne soll auf die Gewährung der Sonntags-Ruhetage stets Bedacht genommen werden.

Zusammenfassend stellte der Minister fest, daß **für alle Verbesserungen ein Aufwand von durchschnittlich 465 Millionen Reichsmark jährlich notwendig** ist. Das **Kernproblem der Deutschen Reichsbahn bleibt daher, Geld zur Erhaltung und Erhöhung der Betriebssicherheit zu schaffen.** Die Reichsregierung ist sich der Schwere dieses Problems in vollem Umfange bewußt und über die Schwierigkeiten klar, die angesichts der auf der Reichsbahn ruhenden politischen Last und der Unmöglichkeit, unter den gegebenen Verhältnissen Tariferhöhungen vorzunehmen oder Anleihen zu begeben, sich der Lösung der Frage entgegenstellen. **Dessen ungeachtet wird die Reichsregierung die zeitgemäße Fortentwicklung des deutschen Eisenbahnwesens und vor allem die Sorge für die Betriebssicherheit stets als vornehmste Aufgabe betrachten.** (Beifall.)

Abg. Scheffel (Soz.) meint, die Untersuchung habe sich nur auf einen kleinen Bruchteil der Dienststellen der Reichsbahn erstrecken können, so daß das in der Denkschrift niedergelegte Untersuchungsergebnis kein vollständiges Bild zeige. Die Betriebssicherheit sei ein relativer Begriff. Mit ihrem technischen Apparat könne die Reichsbahn den Vergleich mit den Bahnen anderer Länder sehr gut aushalten. Es fehle aber an der nötigen Einheitlichkeit in den Sicherungseinrichtungen. Bei den modernen Lokomotiven sei dem Lokomotivführer der Ausblick auf die Strecke sehr erschwert, besonders bei vereisten Scheiben. Die Signale müßten besser beleuchtet, die sogenannten Nebensignale müßten eingeführt werden. **Wichtiger als die Schnelligkeit sei die Sicherheit des Zuges.**

Die größte Gefährdung der Betriebssicherheit liege aber in der Ueberlastung des schlechtbezahlten Personals durch eine zu lange Arbeitszeit und ganz unzureichende Freizeit. Das schädliche Prämiensystem müsse beseitigt werden. — Alle Parteien sind sich einig, daß die Betriebssicherheit vor allem abhängig ist von den schweren Reparationslasten. Wir stimmen für die Ausschußentschließung, obwohl wir nicht einen Druck etwa auf die Pariser Sachverständigenkonferenz ausüben wollen.

Abg. Dr. Quaatz (Dn.) erklärt, daß **von dem Gebäude des Dawesplanes einer der wesentlichsten Konstruktionsteile bereits im Bersten sei.** Ein Milliardenprogramm werde nötig sein, um die vorhandenen Rückstände in den Bahnanlagen und dem Fuhrpark auszugleichen. Man müsse davon ausgehen, daß in drei Jahren mindestens zwei Milliarden erforderlich sind. Es stehe danach fest, daß die Tribute bereits jetzt aus der Substanz der Eisenbahn bezahlt werden. Der Redner vermißt ein konstantes Beschaffungsprogramm. Namentlich im Jahre 1928 seien die Bestellungen in einer gefahrdrohenden Weise gedrosselt worden. **Geradezu verbrecherisch sei es, wenn man auf dem Gebiete der neuen Bahnbauten von einem Baustreik rede.** Solle man etwa die 100 Eisenbahnlinien als Stümpfe liegen lassen, die das Versailler Diktat verursacht hat? Wenn wir unsere Grenzmarken erhalten wollen, müsse ihnen vor allem in den Verkehrsfragen geholfen werden. (Lebhafte Zustimmung rechts.)

Eine weitere Erhöhung der Tarife sei unmöglich. Schon heute fahre beispielsweise die polnische Kohle nach Deutschland und nach Danzig zu 40 Prozent der deutschen Fracht. Der Redner ruft zum Schluß den Reichstag auf, **darauf hinzuwirken, daß die Eisenbahn wieder zu einem Instrument der nationalen Wirtschaft werde.**

Zur Frage der Betriebssicherheit ist inzwischen vom Verkehrsausschuß eine **Entschließung** eingegangen, die zur Erhöhung der Betriebssicherheit bei der Reichsbahn eine Reihe von Forderungen aufstellt. Zur Beschaffung der Geldmittel wird die Reichsregierung ersucht, dafür einzutreten, daß die Reichsbahn aus der unmittelbaren Haftung für die Reparationszahlungen entlassen und ihr die Möglichkeit einer geordneten und planmäßigen Anleihewirtschaft wiedergegeben wird.

Um 6 Uhr wird die Weiterberatung auf Donnerstag, 2 Uhr, vertagt.

Beratungen des Reichskohlenrats.

vdz. Berlin. Der **Sachverständigenausschuß des Reichskohlenrats für Bergbau** hielt gestern hier seine diesjährige **Vollsitzung** ab. Der Geschäftsführer, **Diplomingenieur zur Wedden,** erstattete **Bericht über die Brennstofftagung der Weltkraftkonferenz** in London und die **zweite Steinkohlenkonferenz in Pittsburg.** Er hob als besonderen Erfolg der beiden Kongresse hervor, daß sie weitesten und nicht nur technischen Kreisen ein Gesamtbild der heutigen Entwicklungstendenzen der Energiewirtschaft vermittelten. Die auf der Kohle aufgebauten Veredelungsindustrien würden zu einer ständig wachsenden Quelle für die Beschäftigung von Industrien und Arbeitskräften werden. Die selbständige Bedeutung der Kohle und ihres Preises für die Volkswirtschaft nehme ab. Im Rahmen der gesamten Energieveredelungsindustrie würden jedoch die Kohle und die Kohlentechnik und -chemie immer bedeutungsvoller. Diejenige Energieindustrie werde am besten bestehen, die es verstehe, die Kette dieser Veredelungsverfahren möglichst lückenlos und verlustlos in sich zu vereinigen. Der Bericht schloß mit einem Hinweis auf die Berliner Weltkraftkonferenz 1930, die weite Ausblicke auf die Wirkungen eröffnen werde, die die neuzeitliche Energieverteilung auf die Gestaltung von Wirtschaft, Siedlung und Staatsleben ausübt.