Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift Tageblatt Riesa. Fernruf Nr. 20. Postfach Nr. 38.

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 1530. Girokasse: Riesa Nr. 52.

№ 164. **Mittwoch, 17. Juli 1929, abends.** **82. Jahrg.**

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends ½6 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorausbezahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Eintritts von Produktionsverteuerungen, 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; seitraubender und tabellarischer Satz 50% Aufschlag. Zelle Tarifs. 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 69. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittrich, Riesa.

100 Jahre Kulturschande.

1830—1930.

Ein Weckruf von Carl Bernhardt, Eisenach, Thüringen.

Unter obigem Titel dürfte demnächst ein Jubiläum stattfinden, welches der gesamten Kulturwelt die Augen öffnen muß, um Rückblick zu halten über ein Schmach- und Opferheer von Hunderttausenden von fremden Söhnen, welche seit dem Jahre 1830 für labelle France den freiwilligen Heldentod im Kampf wilder Horden gefunden haben. Sei es in Indochina, Madagaskar oder wie seit Jahrzehnten in Marokko. Ueberall fielen die verlorenen Söhne aller Länder (außer England und Amerika, denn diese Herren fühlten sich von jeher zu schade um für Frankreich zu dienen) für Frankreichs Ruhm als Fremdenlegionäre. Wer sie waren und wie sie hinkamen soll hier nicht kritisiert werden, aber was sie für ihr blindlings geschenktes Vertrauen eintauschten, darüber muß ernstlich nachgedacht werden. Der Lehrling lief dem Meister davon; anstatt nach Hause, eilte er in die weite Welt und kam zur Legion. Frankreich nahm jene knabenhaften jungen Männer mit offenen Armen auf und schickte sie nach dreimonatlicher Ausbildungszeit in den Kampf. Verloren, gestorben — —. In den seltensten Fällen wurden die Eltern von dem Heldentod ihres Sohnes benachrichtigt. Männer aller Stände vom Wanderburschen bis zum Offizier eilten zur Legion. Wie ein Dämon zog jene schmachvolle Einrichtung seit hundert Jahren Opfer um Opfer in den Schlund des Verderbens, aus dem sie nie wieder zum Vorschein kamen.

Kein Staat, kein Elternpaar konnte von Frankreich Rechenschaft verlangen, denn Frankreich sagt: „Wer zu uns kam, kam freiwillig, wer umkam, starb freiwillig, der Fall ist damit für uns erledigt!" Erledigt für Frankreich, aber nicht für die, welche ihre Söhne, die das Leichtsinn ins Verderben trieb, hergeben mußten.

Das Jahr 1930 soll das Ende des hundertjährigen Vertrages bringen, welcher seinerzeit von vielen Staaten Europas mit Frankreich abgeschlossen wurde. Jene Staaten werden nun Bilanz ziehen und dabei mit Scham feststellen müssen, daß man damals, vielleicht unbewußt, den eigenen Söhnen eine Falle gestellt hat, in der sie sich zu Hunderttausenden verfangen haben, um entweder elendiglich unter grausamsten Martern und Qualen zu sterben oder in Frankreichs Kolonien als Sträfling langsam hinzusiechen. Laut jenes Abkommens mußte man Frankreich bisher gewähren lassen, aber mit dem Ende der Legion wird eine schwere Last von der Seele der Verantwortlichen fallen, denn endlich können sie wieder aufatmen in dem Gefühl, die Schande ist vorbei, unsere Jugend ist nicht mehr gefährdet!

Wie steht es nun aber mit Deutschland? Wird auch unsere Volksvertretung im Jahre 1930 aufatmen; werden die deutschen Eltern, deren Söhne fern dem Elternhause weilen, sei es im Beruf oder auf Wanderschaft, um ihre Kinder unbesorgt sein können? Ich sage: nein! Unser Vaterland muß sich leider auf noch unbestimmte Zeit diese Schmach und Schande gefallen lassen, denn das Versailler Diktat hat auch hier vorgesorgt, und weiterhin können sich unsere abenteuerlustigen Herren Söhne in die Legion verrennen. Art. 179 des Versailler Diktats sagt: „Es ist dem Deutschen verboten, Dienste zu nehmen in fremden Heeres-, Marine- oder Luftdienst. Diese Bestimmung berührt jedoch nicht das Recht Frankreichs, gemäß den französischen Militärgesetzen und Verordnungen Rekruten für die Fremdenlegion anzuwerben." Man sollte nun meinen, daß ab 1930 nur noch Deutsche Aufnahme in der Legion finden können, und wenn man bedenkt, daß stets 70 Prozent aller Legionäre Deutsche waren und noch sind, so kann Frankreich trotz des Ausfalles aller übrigen Söhne fremder Staaten, bei einer augenblicklichen Zahl von 35 000 Deutschen unter 50 000 Legionären, immer noch mit einer starken Kampfgruppe in Marokko rechnen. Außerdem melden sich seit einigen Jahren Franzosen zur Legion, allerdings nur solche, die einen besonderen Grund haben, unter falschem Namen aus Frankreich zu verschwinden, suchen Zuflucht in der Legion. Auch heißt diesen Herren durch ihre französische Muttersprache nach dreimonatlicher Dienstzeit die Corporal-Schule offen. Sie haben somit vor den Deutschen einen Vorsprung von 2—3 Jahren, denn früher können dieselben nicht daran denken, befördert zu werden. Die Folge davon ist, daß der Deutsche meist während seiner 5jährigen Dienstzeit Arbeitssklave oder als gemeiner Soldat Araberfutter ist und bleibt, dieweil so ein ehemaliger französischer Verbrecher Unteroffizier wird und sich dann, seiner Charakteranlagung entsprechend an den Deutschen in gemeinster Weise auslebt.

Darum deutsche Söhne befragt euch! An euch allein liegt es, ob der Artikel 179 im Stande ist, die Legion auch nach dem Jahre 1930 weiter existieren zu lassen. Oder sind es noch nicht genug der Opfer, wenn seit 1830 über 400 000 Deutsche den Weg zur Legion gingen, von denen 350 000 elendiglich umgekommen sind? Ist es nicht genug, daß seit Ende des Weltkrieges allein 40 000 Deutsche ihre Heimat für Frankreich in Marokko oder Syrien starben?

Mögen diese Zeilen allen 70 Millionen Deutschen vor Augen kommen, um ihnen zuzurufen: auch für Deutschland muß das Ende der Legion kommen! Helft mit die Menschheit erwecken, übt Heimat- und Bruderliebe, laßt die Jugend nicht an ihrer Heimat verzweifeln, laßt sie nicht hungernd nach dem Brot der Schande greifen! Der gesamten deutschen Jugend aber rufe ich an dieser Stelle zu: Auf! Auf! Erwache! Ich wecke Dich aus einem hundertjährigen Schlaf! Uebt Heimatliebe und Heimattreue, setzt über alles Ehre, Freiheit und Nationalstolz! Stehe weg von dieser Kulturschande, denn nur unter dieser Parole wird auch für Deutschland im Jahre 1930 das Ende der Schmach kommen.

Die erste Ausreise der „Bremen" nach Amerika.

Besichtigung des Schiffes durch 400 Vertreter der deutschen und ausländischen Presse.

)(Bremerhaven. Gestern nachmittag 5 Uhr 52 hat **der Riesendampfer „Bremen" seine erste Fahrt nach Amerika angetreten.** Eine nach vielen Tausenden zählende Menschenmenge, die die Kaianlagen umsäumte, winkte ihm zum Abschied in ungeheurer Begeisterung zu. Die Abfahrt hatte sich dadurch etwas verzögert, daß immer noch neue Gepäckmassen verladen werden mußten. Um 5 Uhr 50 kündigte schließlich die Sirene an, daß der Augenblick der Abfahrt bevorstand. Gleich darauf fiel die Vordertrosse, die allein den Dampfer noch mit dem Lande verband, und um 5 Uhr 52 setzte sich das Schiff unter den Klängen der Musikkapelle, den jubelnden Hochrufen und dem begeisterten Tücherschwenken der Menge in Bewegung. An Bord des Seebäderdampfers „Roland" beobachteten zahlreiche Behördenvertreter und Journalisten das wundervolle Schauspiel und gaben der „Bremen" ein Stück Weges das Geleit.

•

Professor Junkers zur ersten Amerikareise der „Bremen".

)(Berlin. Zur ersten Fahrt des Lloyddampfers „Bremen" nach Amerika sandte **Professor Junkers dem Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd-Bremen,** Geheimrat **Stimming,** folgendes Glückwunschtelegramm:

Anläßlich der bevorstehenden ersten Amerikareise der „Bremen" ist es mir in Erinnerung an den wundervollen Bremenflug, welchen die deutsche Luftfahrt der mutigen Initiative Ihres unvergeßlichen Mitarbeiters von Hünefeld zu verdanken hatte, ein herzliches Bedürfnis, Ihnen meine besten Glückwünsche zu senden. Möge sich die „Bremen" das Blaue Band des Atlantik erringen und als glückhaft Schiff für die Wiedergewinnung deutscher Seegeltung einen neuen mächtigen Fortschritt bedeuten. **Hugo Junkers.**

•

Die Pressebesichtigung der „Bremen".

)(Bremerhaven. Gegen ½11 Uhr trafen die Pressevertreter, von Bremen kommend, auf dem Columbus-Bahnhof in Bremerhaven ein. Schon von weitem konnte man über dem Bahnhof hinweg die riesigen Umrisse der „Bremen" sehen, die an zahlreichen Trossen verankert, noch ruhig an der Kaje lag. Zunächst erfolgte ein Gang durch die dritte Klasse. Die Kammern sind vornehm eingerichtet, alle mit fließendem warmen und kalten Wasser, die Kabinen sind hell und luftig, ebenso das Rauchzimmer. Auch die Halle macht einen vornehmen Eindruck. Einen überwältigenden Anblick gewährt das Treppenhaus zum Speisesaal der ersten Klasse mit dem wachehaltenden Roland. Der Speisesaal imponiert durch seine Größe. Einen prächtigen Ausblick hat man vom Balkon aus. Kostbar ist ein ganz mit Majolika ausgelegtes Nebenzimmer, das den Namen Hindenburg-Zimmer erhalten hat. Ueberall sind automatische Verkehrsanzeiger angebracht; man braucht nur auf einen Knopf zu drücken, und der Weg wird dann durch elektrische Lampen angezeigt. Der Rauchsaal erster Klasse ist in Rondellform gehalten nach dem Entwurf von Professor Schröder-Bremen. Vor dem Rauchsaal befinden sich Blumen- und Tabakläden sowie ein großer Laden für Reise- und Gebrauchsgegenstände. Reizend ist der Kindergarten mit Schaukelpferdchen, Rutschbahn usw. Vollständig gelungen nimmt die hohe, luftige Gesellschaftshalle mit den in dunkler Farbe gehaltenen Ausstattungsgegenständen. Durch die Lebestraße geht es zur Bibliothek und zum Schreibzimmer. Intim ist der mehrere hundert Personen fassende Ball- und Theatersaal mit einem Springbrunnen in der Mitte und einer hübschen Bühne. Die Eingänge zu diesen Räumen sind mit fast märchenhaft schönen Portieren verziert. Riesenhaft wie das ganze Schiff ist das Promenadendeck, nach dessen Durchwanderung man mehr als einen halben Kilometer zurückgelegt hat. Dieses Deck mündet in den Wintergarten, der von Palmen und blühenden Blumen geziert ist. Ueber das Sonnendeck führt der Weg zum Bootsdeck, und von hier kommt man zum Flugzeugplatz, wo D. 1717 startbereit am Katapult liegt. Man hat von hier aus eine weite Aussicht über die Unterweserstädte und die ganze Weser. Unter der Katapultanlage befindet sich das Sonnendeck-Restaurant, vor dessen Eingang das Bild des Reichspräsidenten von Hindenburg hängt. Die Räume selbst sind mit Bildern aus der Nibelungensage geschmückt, und einzelne Nebenräume tragen Namen aus dieser Sage. Anschließend befindet sich ein Spielbeck, ebenfalls von imponierenden Größenverhältnissen. Zahlen und abermals Zahlen schwirren bei dem mehrstündigen Rundgang immer wieder an unser Ohr.

Dem Führer des Schiffes, Kapitän Ziegenbein, stehen 10 nautische und 4 Funkoffiziere zur Seite, darunter 4 erste, 3 zweite, 2 dritte und 1 vierter Offizier. Zwei Aerzte haben über die Gesundheit der Reisenden und der Besatzung zu wachen.

Die mannigfachen Geschäfte des Zahlmeisters versieht ein Büro, in dem ein Zahlmeister, drei Unterzahlmeister und zwei Assistenten tätig sind. Ein Verkehrsbüro, in dem neben anderen Beamten auch ein Dolmetscher zur Verfügung steht, dürfte den Fahrgästen besonders willkommen sein. Der leitende Ingenieur Hundt hat einen Stab von nicht weniger als 29 Ingenieuren, drei ersten, sechs zweiten, zehn dritten und zehn vierten Ingenieuren. In den mächtigen Küchenanlagen die aufs modernste eingerichtet sind, wirken unter dem leitenden Oberkoch von Salkowski zwei Oberköche für die 1. und 2. Klasse, 37 weitere Köche und 9 Konditoren. Den Obersteward Meinert untersteht eine kleine Armee von mehreren hundert Stewards und anderen dienstbaren Geistern. Insgesamt zählt die Besatzung 900 Mann. Bei voller Besetzung des Schiffes werden sich etwa 3200 Menschen an Bord befinden, was der Bewohnerschaft einer kleinen Stadt entspricht. (Heute kommen zu den 900 Mann Besatzung rund 1800 Passagiere, so daß also etwa 2700 Leute auf der Jungfernreise an Bord sind.) Es ist nur ein Teil des Schiffes in der Zeit von zwei Stunden besichtigt worden, aber dieser kurze Eindruck schon war überwältigend.

Ueber die Pressebesichtigung der „Bremen" wird weiter gemeldet: Vom Spielbeck ging es zur Halle der 2. Klasse, die in ihrem dunklen Ton einen ruhigen, vornehmen Eindruck macht. Auf einer Konsole ist die Statue des Gründers des Norddeutschen Lloyd, Konsul H. H. Meier, aufgestellt. In dem Rauchsaal der 2. Klasse fallen die Bilder aus Alt-bremens Vergangenheit auf. Der zweite Saal der 2. Klasse ist in matter, weißer Farbe gehalten. Die Kabinen der 2. Klasse sind luftig und geräumig. Die Touristenklasse ist schlicht und einfach gehalten, aber auch hier sind die Räume, vor allem der Gesellschaftssaal freundlich und einladend. In der Gesellschaftshalle ist ein verschließbarer Altar aufgebaut; hier sollen die Gottesdienste abgehalten werden. Zu erwähnen ist noch die Schwimmhalle, die zehn Meter lang und sechs Meter breit ist. Ein Schwimmeister führt hier die Aufsicht. Die Einrichtung ist ganz in klassischen Formen gehalten; das Bassin ist umsäumt von Marmorbänken.

Im Kaiserhafen waren seit den Vormittagsstunden Zehntausende von Neugierigen versammelt, um der ersten Ausreise der „Bremen" beizuwohnen. Man hört Sprachen aller europäischen Nationen. Ein riesiger Autopark, darunter viele Wagen aus dem Ausland, steht vor dem Columbus-Pier. Gegen 2 Uhr nachmittags trifft der erste Sonderzug mit Passagieren der 3. Klasse ein. In viertelstündigem Abstand folgen noch drei weitere Sonderzüge. In dem gewaltigen Gepäckabfertigungshaus des Columbus-Bahnhofes, ging trotz des enormen Andranges von 1800 Passagieren die Abfertigung glatt vonstatten. Bald ergoß sich ein Strom von Menschen über die Landungsstege auf das Schiff. Ununterbrochen schwebt einer der beiden großen Laufkräne der Columbuskaje mit Gepäckmassen der Passagiere, mit ganzen Autos und anderen großen Gepäckstücken in die Luken des Dampfers. Gegen 4 Uhr nachmittags sind die meisten Passagiere übernommen, aber noch sind ihre Begleiter an Bord, bis der tiefe Ton der Dampfpfeife des Ozeanriesen sie mahnt, das Schiff zu verlassen.

•

Zur Ausreise der „Bremen".

)(Bremerhaven. Zugleich mit der „Bremen" hatte auch der Bäderdampfer „Roland" mit den in- und ausländischen Pressevertretern an Bord vom Kai abgelegt und fuhr vor der „Bremen" in die See hinaus. Im Laufe der Zeit gewann der „Roland" aber einen großen Vorsprung, da die „Bremen" in dem Fahrwasser der Weser noch nicht von ihrer vollen Maschinenstärke Gebrauch machen konnte. Auf der Höhe der Weser-Feuerschiffes drehte der „Roland" und fuhr der „Bremen" wieder entgegen, um sie auf halbem Wege zu umkreisen und zugleich die letzte Post an Bord zu geben. In einem Postbeutel befand sich der Film, den die Paramount-Gesellschaft von der Ausreise der „Bremen" am Nachmittag aufgenommen hatte. Der Film wird mit dem Bordflugzeug der „Bremen" nach Newyork befördert werden und, bevor die „Bremen" dort ankommt, bereits in den Theatern zur Vorführung gelangen. Unter Absingen des Deutschlandliedes und begeisterten Hurrarufen trennten sich die beiden Schiffe. Während die „Bremen" in der Ferne entschwand, kreuzte der „Roland" wieder Bremerhaven an, wo er gegen 10 Uhr eintraf.

•

Die „Bremen" spricht zur deutschen Rundfunkhörerschaft.

* Hamburg. (Telunion.) Die Uebertragungsversuche der Norag über den Telephonriesender des Lloyddampfers „Bremen" sind am Dienstag abend restlos gelungen. Fast alle deutschen Rundfunksender waren angeschlossen. Die Worte des Sprechers waren an allen Empfangsgeräten sehr gut verständlich. Die Rundfunksendung der „Bremen" von hoher See ist in Norderney und Zehlendorf aufgenommen und sämtlichen Sendern zugeleitet worden. Die Uebertragungen werden jeden Abend gegen 22 Uhr bis zur Ankunft des Dampfers nach seiner Jungfernreise in Newyork beibehalten.