

Rieser Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift
Tageblatt Riesa,
Herrn Nr. 20,
Postfach Nr. 22.

Das Rieser Tageblatt 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 behördlichseits bestimmte Blatt.

Postfachkonto
Dresden 1580,
Straßen-
Riesa Nr. 52.

Nr. 259.

Donnerstag, 6. November 1930, abends.

83. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 1/2 8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Austritts von Produktionsveränderungen, Erhöhungen der Börsen und Materialpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabestages sind bis 8 Uhr vormittags aufzugeben und im voraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für 50 mm breite, 4 mm hohe Grundchrift-Zeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 80 mm breite Reklamazeile 100 Gold-Pfennige; Zeitraubender und tabellarischer Satz 50%, Aufschlag, feste Tarife. Besondere Rabatte erwünscht, wenn der Betrag verfallt, durch Abgabe eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Kontour gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesa. Wöchentliche 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 Besteller keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Ringer & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Poststraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlmann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittich, Riesa.

Deutschland und Frankreich.

Woher eigentlich stammt das von den führenden Männern Deutschlands und Frankreichs so wiederholt behauptete und dabei so zäh verteidigte Misstrauen? Woher auf der einen Seite das kaum auszurottbare Gefühl des Gefährdetseins, auf der anderen die Bitterkeit des Benachteiligtseins über die tatsächlichen, teils anerkannten, teils revisionsbedürftigen Folgen des Krieges hinaus? Misstrauen richtet sich, seinem Wesen nach, auf die Zukunft. Dies Misstrauen aber, das französische von heute, ist nicht in der Zukunft beheimatet und nicht einmal in der Gegenwart. Es lebt im Vergangenen.

Ueber dem deutsch-französischen Problem steht das erkenntnistheoretische Wort Friedrichs Hegels: Die Hauptursache europäischer Kriege ist das Stadium der Geschichte.

Man hat vom Weltkrieg, noch während des Kampfes, gesagt, er werde von französischer Seite gegen Bismarck, von deutscher gegen den ersten Napoleon geführt. Sei dem, wie ihm sei; gewiß aber ist dies: Der französische Vormacht- und Weltmachtsanspruch, der noch mit Bonaparte seinen letzten und großen Anlauf nahm, entspricht dem Weltbild etwa aus dem Jahre 1860. Die Deutschlandsucht, die auch heute noch einen großen Teil des Franzosentums beherrscht, hat ihre Voraussetzung in den Verhältnissen nicht des Jahres 1930 oder gar 1950 — sondern der Zeit um 1900.

Am die Jahrhundertwende lebte im französischen Bewusstsein noch die Erinnerung an die Führerstellung, die Frankreich um 1860 tatsächlich inne hatte; an die Ueberlegenheit an Menschenzahl, zivilisatorischer und wirtschaftlicher Leistung, militärischer Macht, die Frankreich damals allen in Betracht kommenden Staaten der Erde, einschließlich Amerikas, entgegenzusetzen vermochte. Zugleich aber drängte sich in dies nachwirkende stolze Bewußtsein, dadurch noch gesteigert, die Angst des Alters, Zurückbleibens, Ueberholwerdens. Während der letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts waren in Europa, in Nordamerika, in Ostasien Mächte aufgewachsen, die das französische Volk, wenigstens an äußerer Masse, an Menschenzahl, Reichtum, Technik bereits übertrafen oder demnächst übertreffen würden. Bei dem Blick auf diese anderen Kämpfe in Frankreich mit dem überlieferten Selbstbewußtsein ein Mangel an Selbstvertrauen; eine Zukunftsangst, die mehr Gefährdung des Friedens in sich barg, als Uebermut es hätte je tun können. Die unmittelbare Sorge war auf den deutschen Nachbarn gerichtet. Wie also sah man in Frankreich um 1900 die deutsche Entwicklung im Vergleich zu der eigenen?

Man sah sie so:
Deutschland hatte 56 Millionen Einwohner, Frankreich kaum 38 Millionen. Die deutsche Bevölkerung wuchs sehr regelmäßig um anderthalb v. H. jährlich. Die französische stand nahezu still und würde, wie man befürchtete, während der nächsten Jahrzehnte zurückgehen. Noch war auf der einen Seite der Ueberfluß, auf der anderen der Mangel an Jugend nicht so groß, wie er späterhin werden mußte; aber man konnte sich ausrechnen, daß um 1930 beispielsweise ein Jahrgang selbstfähiger junger Soldaten in Deutschland nahezu zweieinhalbmal so groß sein würde, wie in Frankreich. Wie war somit der Ausblick auf die Zeit, in der wir heute leben? Vom französischen Standpunkt sehr trübe. Deutschland würde 88 Millionen Einwohner haben, Frankreich vielleicht 35 Millionen. Berlin würde 7-8 Millionen Menschen haben, Paris kaum die Hälfte dieser Zahl. Die deutsche Industrie würde mindestens sechsmal so groß sein, wie die französische. Die deutsche Wehrmacht weit mehr als doppelt so groß. Der Untergang des Abendlandes würde sich in Frankreich langsam aber unenterrinnbar bemerkbar machen, wenn nicht der zunehmende deutsche Massenruhr ihn gewaltig beschleunigte.

Nichts von all dem ist eingetreten; und zwar ist das durchaus nicht nur, nicht einmal in der Hauptfrage, die Folge eines für Frankreich siegreichen Krieges, Deutschlands Volkszahl in den heutigen Reichsgrenzen übertrifft die französische verhältnismäßig nur wenig mehr als um die Jahrhundertwende. Der Nachwuchs, an der Gesamtbevölkerung gemessen, ist bei und schon heute nicht größer und wird künftig, aller Wahrscheinlichkeit nach, geringer sein, als in Frankreich.

Um die gerade von den Franzosen so viel erörterte militärische Frage, das „Potenzial“ des Krieges, auch von dieser Seite zu prüfen: Was hat Frankreich zu fürchten? Was hätte es sogar im Falle beiderseitiger Rüstungskonkurrenz für die Zukunft zu befürchten? Um die Mitte des Jahrhunderts werden Frankreich, das unbedingt hinauszurechnende Algerien und das gegebenenfalls unabweisbar verbündete Belgien, zusammen schätzungsweise 55 Millionen Einwohner haben; Deutschland höchstens 65 Millionen. Die Zahl der jungen Wehrfähigen wird in Deutschland allemal um ein Viertel höher sein, als bei der französischen Gruppe; ein Unterschied, der durch farbige Truppen mehr als ausgeglichen würde.

So weit die Wehrkraftfrage. In jeder anderen Hinsicht hat Frankreich erst recht nichts zu befürchten. Es hat die Bevölkerungsfrage gelöst. Sein Volk lebt auf einem Boden, der verhältnismäßig doppelt so viel Raum und Ertrag bietet, wie der deutsche. Nahrungsvorgen bestehen nicht. Arbeitslosigkeit ist fast unbekannt. Sorgereiche Volkszunahme aber auch Bevölkerungsdünge ist nicht zu gewärtigen. Der Menschenbedarf der vergrößerten Industrie wächst nicht bis zur Gefahr der Ueberfremdung.

Schlagwetter-Explosion in einem ameritan. Bergwerk. Mehr als 100 Bergleute ums Leben gekommen.

Wfshens (Ohio), 6. November.

In der benachbarten Ortschaft Millfield ereignete sich in der der Sunday Creek-Kohlengrube gehörigen Kohlengrube eine Schlagwetterexplosion. Zur Zeit der Explosion waren 300 Bergleute eingeschoren, von denen mehr als die Hälfte bisher gerettet werden konnte. Unter den Getroffenen befinden sich zahlreiche Verletzte.

Die Grube steht in Flammen.

Nach den letzten Meldungen sind noch mehr als 100 Bergleute in der brennenden Grube eingeschoren, davon befinden sich einige in Stößen, die mehrere Kilometer weit von dem Schachtengang entfernt liegen. Unter den eingeschorenem befindet sich auch der Präsident der Kohlengrube, Titus.

Die Explosion erschütterte die ganze Umgebung.

Zahlreiche Frauen und Kinder eilten angsterfüllt zum Schachtengang. Das Rettungswerk wurde sofort in größtem Umfange eingeleitet. Aus weitem Umkreis sind Kräfte und Sanitätsmannschaften angefordert worden.

Millfield. (Funkpruch.) Die Berginspektion teilte nach Bericht der von der Schlagwetterexplosion betroffenen Kohlengrube mit, daß 150 bis 160 Bergleute ums Leben

gekommen sind. An der Salzung vieler Toten war zu erkennen, daß sie verweilte Anstrengungen gemacht haben, den loobringenden Gasen zu entfliehen. 10 Tote wurden an der Ventilation gleich am Eingang der Grube gefunden, wo sich offenbar das Explosionszentrum befindet. New York. Auf der Unglücksstätte bei Millfield spielen sich vor der Grubeneinfahrt herzerregende Szenen ab. Tausende von Angehörigen und Freunden verfolgen die verzweifelten Bemühungen der Rettungskolonnen, da, wie die Direktion schätzte, insgesamt mehr als 140 Bergleute eingeschoren sind. Die Bergungsmannschaften müssen künstlich abgelöst werden, da die Hitze im brennenden Stollen unerträglich ist. Die Hoffnung, die Verschütteten lebend bergen zu können, ist sehr gering.

26 Bergleute dem Tode entronnen.

Millfield. (Funkpruch.) Obwohl das Rettungswerk in Millfield durch Gase stark behindert wird, gelang es doch, 26 Bergleute lebend zu bergen. 20 von ihnen befanden sich in einem so bedenklichen Zustande, daß sie zunächst in dem Bergwerk zurückgelassen werden mußten. Die übrigen 6 wurden dem Krankenhaus ausgeliefert. Nach den vorläufigen Feststellungen ereigneten sich mindestens zwei Explosionen.

Do X in Amsterdam gelandet.

Amsterdam. Das Flugschiff „Do X“ landete gestern um 16,30 Uhr glatt dicht in der Nähe des großen Flughafen des Amsterdamer Marineflughafens Schellingwoude.

Amsterdam. Das deutsche Flugschiff Do X wurde nach seinem Niedergehen im Marineflughafen Schellingwoude sofort von einer Flottille von Motorbooten umringt. Eine Motorbaracke der holländischen Marine ergriff die ihm von Do X zugeworfene Leine und nahm das deutsche Flugschiff ins Schleudernetz. Während des Abschlusses wurde der Besatzung des Do X von den Insassen der Motorboote eine lebhaft begrüßung dargebracht. Da eine Bergung des Do X in und unmittelbar vor dem Flughafen der holländischen Marine wegen seines großen Umfanges nicht in Frage kommen konnte, mußte das Flugschiff mitten im Wasser in einer Entfernung von etwa 50 Metern vor dem Flughafen verankert werden. Von allen Seiten näherten sich neue Motorboote, von denen aus Pressefotografen Bildaufnahmen machten. Die Insassen mehrerer Motorboote verjuchten auf Do X überzuleiten, was jedoch nur wenigen gelang. Da gleichzeitig auch Motorboote der Amsterdamer Hafenpolizei und der Zollbehörde bei Do X anlegten, entstand zeitweise ein gefährliches Gedränge. Mehrere drohende Zusammenstöße zwischen den Motorbooten und dem Flugschiff konnten nur mit Mühe vermieden werden. Vertreter der Amsterdamer Hafenbehörde begaben sich zur Begrüßung der Besatzung an Bord.

Do X blühte mehrere Tage in Amsterdam bleiben. Er wird zunächst einige Probe- und Vorkühungsflüge über die Nordsee und Ostsee vornehmen. Für heute vormittag war eine offizielle Besichtigung des Flugschiffes vorgesehen, zu der Einladungen an mehr als 600 Persönlichkeiten aus holländischen amtlichen und Wirtschaftskreisen sowie auch der Amsterdamer deutschen Kolonie ergangen sind. Auch die Mitglieder des holländischen Kabinetts wurden zu dieser Besichtigung geladen. Bezeichnend für das große Interesse, das das Amsterdamer Publikum für die Ankunft des deutschen Flugschiffes zeigte, ist es, daß gestern nachmittag und noch in den ersten Abendstunden alle Zugangsstraßen vom Marineflughafen Schellingwoude nach Amsterdam mit Automobilen, Fahrrädern und Fußgängern verstopft waren. Die Polizei mußte umfassende Vorkehrungen für die Regelung des Verkehrs treffen.

Walfahrt nach dem Flughafen.

Amsterdam. Der Marineflughafen Schellingwoude, in dem das Dornierflugschiff „Do X“ festgemacht hat, war bis in die späten Abendstunden des Mittwoch das Ziel

von Tausenden von Schaulustigen, die, wie von bisherigen Veranstaltungen gewohnt, meist mit dem Rade aus Amsterdam dem etwa 1 Stunde entfernten Schellingwoude der Stadt gelegenen Flughafen wussten. Das imposante Flugschiff bietet mit seinen weithin leuchtenden Lichtern einen erhöhten Reiz für den Betrachter.

Zufriedenstellender Verlauf des Ueberführungsfluges.

Amsterdam. Der Presseschef der Dornierwerke, Dr. Flugkamp, der den Flug des „Do X“ von Altenheim nach Amsterdam mitgemacht hat, teilt über den Verlauf des Fluges u. a. folgendes mit: „Um 11,50 Uhr verließen wir den Boden bei Konstanz, um den Rhein entlang bis Basel zu fliegen. Dieser Teil der Fahrt war wegen der hier befindlichen zahlreichen Elektrizitätswerke der schwierigste und gefährlichste während der ganzen Abreise. Einige schwerere Flugzeuge begleiteten uns bis zur Schweizer Grenze. Hier haben wir auch die sog. Rheinbucht abgesehen. Bei Mainz kam uns eine Maschine der Luftwaffe entgegen, die uns bis Köln begleitete und unterwegs einen Tonfilm vom Flug machte. Köln erreichten wir um 4 Uhr deutscher Zeit. Ueber Holland trafen wir auf schlechtes Wetter und die Sicht war so schlecht, daß wir fast bis auf 100 Meter hinunterfliegen mußten. Während des Fluges haben sich technische Mängel nicht bemerkbar gemacht. Die Motoren liefen glänzend und wir sind außer zufrieden.“

Frankreich und England zum Start des Do X.

Paris. Der Start von „Do X“ zu seinem Etappenflug nach Amerika hat in Frankreich reges Interesse gefunden. Sämtliche Blätter bringen genaue Einzelheiten über den Bau des Flugschiffes, sowie Abbildungen von „Do X“ und seiner Führer. In Le Havre, wo „Do X“ in der nächsten Woche erwartet wird, sind alle Empfangsvorbereitungen getroffen.

London. Das außerordentlich große Interesse, das ganz England am Fluge des „Do X“ nimmt, spiegelt sich in den ausführlichen Presseberichten wieder. In allen Zeitungen findet man ausführliche Schilderungen über sämtliche Einzelheiten des Flugschiffes, bis zu dem Gluckshülsen, das Kapitän Christensen im Krieg an der Westfront gefunden hat und das er auf allen Flügen mit sich führen soll.

Wenn Frankreich überdies die deutsche Arbeitskraft zur Lösung gemeinsamer europäischer Aufgaben nutzbar macht, — was kann ihm geschehen?

D. 2000 in Madrid gelandet.

Madrid. Das Großflugzeug D. 2000, das um 11 Uhr in Barcelona mit 28 Personen, darunter General

Rindelan, aufgestiegen war, ist um 16 Uhr in Madrid glatt gelandet. Während des Fluges hatte es auch diesmal mit starken Gegenwinden zu kämpfen. Der spanische Infant Don Alfonso, die Vertreter der spanischen Zivil- und Militärflieger, sowie die Seiten der deutschen Kolonie hatten sich zum Empfang des Großflugzeuges eingefunden. Der Infant hat in Madrid soll zwei Tage dauern. Darauf wird sich D. 2000 nach Oskaba begeben.