

Riesner Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Verlagsamt
Riesner
Herausg. Nr. 22
Verlag Nr. 22

Das Riesner Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großschönau, des Amtsgerichts und der Amtsverwaltung beim Amtsgericht Rieser, des Rates der Stadt Rieser, des Finanzamts Rieser und des Hauptzollamts Weichen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Postfach Nr. 22
Rieser 1880
Verlag Nr. 22

Nr. 22.

Dienstag, 27. Januar 1931, abends.

84. Jahrg.

Das Riesner Tageblatt erscheint jeden Tag abends 1/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Winterens von Produktionsverzögerungen, Erhöhungen der Löhne und Materialpreisen behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabestages sind bis 9 Uhr vormittags aufzugeben und im voraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen wird nicht übernommen. Grundpreis für die 30 mm breite, 4 mm hohe Grundstift-Zeile (6 Zeilen) 25 Gold-Pfennige; die 30 mm breite Restzeile 100 Gold-Pfennige. Zeitraube und tabellarischer Satz 50%, Aufschlag, feste Tarife. Bei längerer Redakt. möglich, wenn der Betrag vorab, durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Rieser. Künftige Unterhaltungsbeilage „Erzähler an der Elbe“. — Im Falle eines Krieges oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Lieferanten oder der Beförderungsanstalten — hat der Besteller keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Langner & Winterlich, Rieser. Geschäftsstelle: Gortzstraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Ullmann, Rieser; für Anzeigen: Wilhelm Dietrich, Rieser.

Stundenflug des Do X.

Lissabon. (Funknach.) Do X fliegt heute mit 25 Gästen zu einem Stundenflug auf. Unter den Gästen befinden sich der deutsche Geschäftsträger, sowie Vertreter von Marine, Meer, Behörden und Presse. Die an Bord sitzenden Marine- und Deserter werden teilweise selbst das Steuer führen. Es herrscht große Begeisterung.

Was wird mit Do X?

Die folgenden Ausführungen beruhen auf Mitteilungen, die uns von zuverlässiger Seite über den bevorstehenden Amerikaflug gemacht worden sind. Unruhe über dem Atlantik. Die Schicksalstränge haben schlechte Zeiten. Der Sturm schüttelt ihre zarten Fäden bis zum Zerbrechen. Immer wieder geben die Pioniere die heftigste Welle mit dem unbefahrenen Meer ein Ueber gefäßige Wogen steuern sie den goldenen Inseln zu.

Die Geschichte wiederholt sich in kurzen Abständen. Noch vor kaum zwei, dreihundert Jahren tanzen die Karavelen flüchtig und trotzig auf unbekanntem Meer. Heute, nachdem der Mensch sich mit Riesenschiffen die See unterworfen hat, ist er schon seines Sieges nicht mehr recht froh und lieft sich auf kleinen Flugmaschinen dem unbekanntem Luftmeer aus. Nach Jahre mühsamer Ozeanflüge haben wir heute hinter uns. Erst wird zum ersten Mal ein Apparat, der in der Entwicklung des Ozeanfluges einmal den Platz einnehmen wird, den die Galeonen in der Geschichte der Seeschifffahrt hatten, den Start über Meer verkünden. Do X will ebenfalls im Februar nach Amerika fliegen.

Die Öffentlichkeit, und nicht nur die deutsche, hat darauf seit einiger Zeit gewartet, und laien wir es ruhig nicht ganz ohne Kritik erwartet. Man wußte, daß Do X ein Experiment ist. Der Bau des Riesenschiffs bereits hatte Zeit gefordert, und in dieser Zeit war schon Gelegenheit gewesen, Erfahrungen zu machen und Pläne zu korrigieren. Als das Flugboot schon mehrmals geflogen war, lieferte die amerikanische Industrie einen neuen Motor, der bisher vergeblich verlangt wurde. Man wechselte also die Motoren. Dann machte der glänzende Apparat, mit Klüppeln, Schiffsbojen, Räder und einer richtigen kleinen Bar, weniger ein mechanischer Vogel als ein fliegendes Schiffchen Erde sich zu seiner vorläufig gelungenen Reise nach Amsterdam auf. Begeisterung in Deutschland, großes Aufsehen in Holland, sorgfältiges Aufpassen in England und Frankreich. Nach Amsterdam stockte die Reise etwas. In recht kleinen Sprüngen arbeitete sich die Maschine bis Lissabon vorwärts. Heute erfährt man, daß die vielen Zwischenlandungen nicht so sehr technische Notwendigkeit, als propagandistische Absicht entsprangen. Man wollte den Apparat brauchen möglichst viel zeigen, überfordern, daß er sich dadurch der Heimat nicht völlig glücklich präsentieren. Zum Schluß das Malheur in Lissabon, dessen Rest ein verbranntes Flügelgerippe war.

Nach zwei Monaten des Hammers, Stößens und Nietens ist die Maschine jetzt zum ersten Mal wieder geflogen und soll Anfang Februar Lissabon verlassen. Die Fahrt geht nach Südamerika, von wo man, nach Norden umfliegend, New York ansteuern will. Der arabische Ozeanflug, der der Flugleitung noch im November möglich schien, kann heute nicht gemacht werden. Denn die Schicksalstränge drückt nach Süden. Darum zuerst wieder zwei Sprünge nach den Capverdischen Inseln und Azoren. Dort muß zwischen dem 5. und 10. Februar der Start erfolgen. Denn 16 Stunden, so rechnet man, braucht das Flugzeug nach dem brasilianischen Landungsplatz Port Natal. Man muß also einen Teil der Nacht zu Hilfe nehmen. Zwischen dem 5. und 10. Februar aber ist Vollmond, und was der Seefahrer schon noch weiß, der Vollmond scheint in der zweiten Nachthälfte. In diesen 5 Tagen hätte man also das beste Licht. Möglicherweise können sich nach Port Natal die leeren Benzintanks an einem Depot auf der Insel Fernando Noronha ersticken. Obmedes müssen für den Ozeanflug die Klüppeln, Schiffsbojen und die wieblische Bar weichen und Benzintanks Platz machen. In Natal wird man sie wieder einbauen und dann den brasilianischen Ozeanflieger in ihrer Hauptstadt Rio de Janeiro das Schiff Do X wieder in seinem ganzen Inzuchtigen Glanze zeigen.

Die Befahrung auf dem Ozeanflug ist klein. Führer ist wieder Kapitän Christensen, ihn unterstützen die Piloten Metz und Schildauer, der amerikanische Piloter, der in Lissabon von Bord ging, inzwischen aber aus Amerika zurückgekehrt ist. Ferner gehören zur Befahrung der Navigationsoffizier Niemann und der Funkoffizier Kiel, sowie Ingenieur Eitel, ferner 6 Monteurs. Weiter wird ein Vertreter der Firma Dornier mitfliegen; die beiden einzigen Gäste sind der portugiesische Admiral Gago Coutinho, ein 62jähriger Herr, der vor 8 Jahren selbst als einer der ersten in einem kleinen kleinen Flugzeug der Südatlantik beauftragt hat, und der italienische Major Brenia, selbst Führer eines der beiden von Dornier für Italien gebauten Flugzeuge vom Typ Do X.

Eigentliche Passagiere werden also nicht über den Atlantikflug berichten können, denn es wird keine geben. Dagegen wird man in Rio wohl einige Passagiere für den Flug nach New York an Bord nehmen. Do X wird vielen Leuten in Amerika uralte Post bringen. Denn sie hat eine stattliche Anzahl von Briefen aus Friedrichshagen und

Das Kabinett Laval gebildet.

Der neue französische Ministerpräsident.

* Paris. Laval ist es im Laufe der Nacht gelungen, ein Kabinett zu bilden. Gegen 3 Uhr wurde amtlich folgende Ministerliste bekanntgegeben:
Ministerpräsident und Innenministerium: Laval;
Justizministerium u. Präsidialkanzlei: Leon Berard;
Außenministerium: Briand;
Kriegsministerium: Maginot;
Kriegsmarineministerium: Charles Dumont;
Luftfahrtministerium: Dumesnil;
Finanzministerium: Flandin;
Gesundheitsministerium: Pietri;
Handelsministerium: Kollin;
Handelsmarineministerium: de Chappedelaine;
Landwirtschaftsministerium: Tardieu;
Unterrichtsministerium: Mario Roustan;
Ministerium für öffentliche Arbeiten: Delingne;
Kolonialministerium: Rognan;
Pensionsministerium: Champetier de Ribes;
Postministerium: Guerauer;
Arbeitsministerium: Landry;
Gesundheitsministerium: Blaisot.
Außerdem gehören dem Kabinett noch ein Unterstaatssekretäre an.

Paris. (Funknach.) Senator Laval, der zum erstenmal Ministerpräsident ist, kam aus kleinen Verhältnissen. Er ist der Sohn eines Fleischer und hat sich das Studium nur dadurch ermöglicht, daß er nebenher Stunden gab. Er ist jetzt 47 Jahre alt und war 1914 als sozialistischer Abgeordneter eines Pariser Vorortes in die Kammer eingetreten. Schon während des Krieges wollte ihn Clemenceau in sein Kabinett aufnehmen, aber Laval lehnte ab. 1919, bei den Wahlen des Nationalen Hochs, wurde er nicht wieder gewählt. Jehrelana hörte man nichts von ihm, bis er 1924 wieder in die Kammer eintrat, aber dieses Mal nicht mehr als Mitglied der Soz. Partei, sondern ohne Parteizugehörigkeit. 1925/26 gehörte er den Kabinetten Painlevé und Briand als Justizminister an. 1927 wurde er zum Senator gewählt. Im letzten Kabinett Tardieu schloß er sich als Arbeitsminister dadurch an, daß er die Sozialversicherungsgesetze stark überforderte zur Verabschiedung bringen konnte. Laval gilt als ein Schüler von Briand, der ihm besondere persönliche Sympathie entgegenbringt.

Der Haushaltsauschuß zur Beamtenegehaltstürzung.

Um die Staffelung der Gehaltszahlre.

Abg. Berlin. Der Haushaltsauschuß des Reichstags beschloß sich gestern mit dem Antrag Dr. Dietrichs (Soz.) auf Staffelung der in der Notverordnung vom 1. Dezember 1930 vorgeschriebenen Beamtenegehaltstürzung. Während nach der Notverordnung vom 1. Februar ab für alle Beamten gleichmäßig eine Gehaltskürzung von 6 Prozent eintritt, will der Antrag Dr. Dietrichs die Kürzung staffeln auf 4 Prozent bei einem Jahresgehalt bis 3000 M., auf 5 Prozent bei Gehältern von 3000 bis 4000 M., auf 6 Prozent bei Gehältern von 4—5000 M., auf 8 Prozent bei Gehältern von 5—8000 M. und auf 10 Prozent bei Gehältern über 8000 M. Der Antrag richtet sich weiter gegen die in der Notverordnung vorgesehene vermehrte Unterbringung von Versorgungsbeamten und verlangt, daß diejenigen Behördenangehörigen, die arbeitslosenversicherungspflichtig sind, nicht in derselben Weise wie die Beamten den Gehaltsabzug erleiden.

Reichsfinanzminister Dr. Dietrich wandte gegen den Antrag ein, daß bei seiner Durchführung ein finanzieller Fehlbetrag von rund 100 Millionen entstehen würde. Die Regierung sei aber bereit, in einem Unteranschlag über die Möglichkeit einer sozialeren Gestaltung des Abzuges zu verhandeln. Auch die Verbesserung der Unterbringung der Versorgungsberechtigten bezeichnete der Minister als unbedingt notwendig. Hinsichtlich der Behördenangehörigen sprach der Minister die Hoffnung aus, daß schon in wenigen Tagen eine gütliche Einigung erfolgen werde. Reinesfalls solle bei den Angehörigen von gemischtwirtschaftlichen Betrieben ein doppelter Gehaltsabzug erfolgen.

Ministerialdirektor v. Eichard ergänzte die Ausführungen des Ministers. Er warnte nachdrücklich vor einer Staffelung und meinte, damit würden die Grundlagen der Versorgungsordnung von 1927 erschüttert werden und es würde schließlich zu einer einseitigen Aktion gegen die oberen Beamten kommen.

Die Redner des Zentrums, der Bayerischen Volkspartei und der Deutschen Volkspartei äußerten starke Bedenken gegen den sozialdemokratischen Antrag, stellten es aber für richtig, in einem Unteranschlag andere Wege zu einer gerechteren Gestaltung des Gehaltsabzuges zu suchen, vielleicht durch Herauslösung einer gewissen Gehaltsfreigrenze von dem Gehaltsabzug. — Die Vertreter der Deutschnationalen Volkspartei und des Landvolks lehnten den sozialdemokratischen Antrag ab, die Kommunisten und Nationalsozialisten stellten Forderungen. Nach dem nationalsozialistischen Antrag soll der Gehaltsabzug in den unteren Versorgungsgruppen 2 1/2 Prozent, in den obersten 20 Prozent betragen.

Der Ausschuss kam am Montag noch nicht zu einer Entscheidung, er überwies vielmehr die Anträge einem Unteranschlag.

Der Verkehrsstat im Ausfluß.

Abg. Berlin. Im Haushaltsauschuß des Reichstags wurde am Montag der Spezialbericht des Verkehrsstat mit dem Eisenbahnenwesen begonnen. Reichs-

minister v. Gumbert teilte auf Fragen aus dem Hause mit, daß die Bilanzprüfung der Reichsbahn nach einem Ueber-einkommen zwischen Reichsfinanzministerium, Reichsverkehrsministerium und Reichsbahn durch den Rechnungsabhol des Reichs erfolgt. In der Aussprache wurde von vielen Rednern scharfe Kritik daran geübt, daß die Reichsbahn-Verwaltung ohne vorherige Verständigung mit anderen Ämtern die Reichsbahndirektion Magdeburg zur Aufstellung bringen wollte. Lebhafteste Beschwerden wurden auch über die Behandlung des Personals geäußert und vor allem darüber, daß den Hilfsarbeitern nicht die Ueber-führung ins Beamtenverhältnis gewährt wird, auf die sie berechtigten Anspruch hätten. — Der Minister erklärte, er halte die Aufhebung der Reichsbahndirektion Magdeburg für sachlich berechtigt. In der Frage der Hilfsarbeiters habe er erreicht, daß die Altersgrenze für die Ernennung von Beamten nicht auf 35, sondern auf 40 Jahre festgelegt wird. In besonderen Fällen würden auch ältere Arbeiter eingestellt werden. — Der Ausschuss nahm eine Entschließung vor (Dr. v. D.) an, die sich gegen die in Aussicht genommene Auflösung von Reichsbahndirektionen wendet. In einer weiteren Entschließung wird die Befreiung von Gütern bei der Ueberführung von Hilfsbeamten ins Beamtenverhältnis verlangt. — Die weiteren Bestimmungen wurden auf Dienstag vertagt.

Auf Anfrage des Abg. Dr. Lusch (Dnt.) wird mit den Reichsbahnvorzugsaktien gefascht, und ab Vorfrage dagegen getroffen sei, daß wir durch Verkauf von Vorzugsaktien an das Ausland nicht wieder in den Zustand des Darlehensplans kämen, erwiderte ein Regierungsbevollmächtigter im Haushalt 1930 seien 300 Mill. RM. als Erlös aus dem Verkauf von Vorzugsaktien eingekauft. Davon sei die eine Hälfte für die Finanzierung des außerordentlichen Haushalts vorgesehen, während die andere als Zuschuß aus dem außerordentlichen Haushalt in den ordentlichen Rühr. Ueber den Verkauf der 300 Mill. Vorzugsaktien seien Verhandlungen in der Hauptsache mit der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte und verchiedenen Versicherungsunternehmen eingeleitet und zum größten Teil auch abgeschlossen. Zu den Presseberichten über eine log. Zwischenfinanzierung erklärte der Regierungsbevollmächtigter, daß die Reichsversicherungsanstalt das von ihr übernommene Darlehen nicht sofort voll bezahlen könne. Da die Aus-führung des Haushalts 1930 aber den baldigen Eingang des entsprechenden Betrags notwendig mache, werde über eine Zwischenfinanzierung in Höhe von 125 Mill. RM. verhandelt.

Annahme fand eine vorkühnliche Entschließung, die die Reichsregierung erwidert, dahin zu wirken, daß die dringend erforderliche Vereinfachung der Verwaltung und die Auflösung von überflüssig werdenden Landes-finanzen, Oberpostdirektionen, Hauptverwaltungsämtern und Reichsbahndirektionen bald und nach einheitlichen Gesichtspunkten so erfolge, daß unter Wahrung der sachlichen Bedürfnisse unter den einzelnen Amtsorten ein Ausgleich geschaffen werde. Zu verhindern sei jedes der Reform hinderliche Vorgehen einzelner Verwaltungen. Zu verhindern sei deshalb die in Aussicht gestellte Auflösung von Reichsbahndirektionen.

Rußland ohne Schwierigkeit über das Meer kommt. Daß es in Amerika starken Eindruck machen wird, ist sicher. Das dann aus ihm werden soll, ist eine andere Frage, wahrscheinlich weiß auch sein heutiger Eigentümer, das Reichsverkehrsministerium, das noch nicht. Was es heute ist, wissen wir. Eine Gruppe des Flugzeugbaus, und zwar eine glänzende. Auch die Karaveln und Galeonen waren ja nicht das letzte Wort der Seeschifffahrt.

Amsterdam mitgenommen, die nun geduldig 2 Monate lang in Lissabon gelagert haben. Sehr dringende Mitteilungen dürften in ihnen nicht gestanden haben. Abändern und Empfänger war es wohl mehr um die Briefmarken zu tun. Do X, das ist wohl oft genug gesagt worden, ist von Hause aus kein Langstreckenflugzeug und soll es nicht sein. Trotzdem darf man getrost annehmen, daß es bei seinen großen Reserven an Leistungsfähigkeit mit seiner kleinen