

Riefaer Tageblatt



Verlagsamt
Tageblatt Riefa,
General Nr. 20,
Postfach Nr. 22.

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Postfachkonto
Ersden 1580,
Strolasch
Riefa Nr. 52.

Das Riefaer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großhain, des Amtsgerichts und der Anwaltschaft beim Amtsgericht Riefa, des Rates der Stadt Riefa, des Finanzamts Riefa und des Hauptzollamts Riefa behördlicherseits bestimmte Blatt.

Nr. 171.

Sonnabend, 25. Juli 1931, abends.

84. Jahrg.

Das Riefaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7,6 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Eintretens von Produktionsstörungen, Erhöhungen der Löhne und Materialpreise 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 und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die 89 mm breite, 8 mm hohe Grundschiff-Beile (6 Seiten) 25 Gold-Pfennige; die 89 mm breite Reklameseite 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: Riefa. Künftige Unterdrucksbeiträge Erklärer an der Elbe. — Im Falle höherer Gewalt — Krieg 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: Ronger & Winterlich, Riefa. Geschäftsstelle: Goethestraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlmann, Riefa; für Anzeigentel: Wilhelm Dittich, Riefa.

„Graf Zeppelin“ nach Leningrad gestartet.

Pioniere in der Arktis.

Nach fünf, ja, wenn man will, nach einundzwanzig Jahren ideeller und praktischer Vorbereitung hat jetzt der „Graf Zeppelin“ seine Arktis-Fahrt — es ist falsch, von einer Nordpolfahrt zu sprechen — angetreten. Gemäß gilt auch diese Fahrt der Vorbereitung viellecht des Luftverkehrs über den Pol, der schließlich einmal kommen wird. Aber hier handelt es sich nicht darum, einen oft angeregten und einige Male mit tragischem Erfolg umkämpften luftspornischen Rekord an sich zu reißen, sondern um zielbewusste wissenschaftliche Arbeit zu treiben, deren Früchte für alle möglichen Zweige der Wissenschaft und des Luftverkehrs von Bedeutung werden könnten.

Es ist natürlich und durchaus angebracht, daß die Öffentlichkeit zu wissen wünscht, aus welchen Quellen die Mittel fließen, die dieses Unternehmen möglich machen. Es wäre schwer zu verantworten gewesen, den Flug jetzt durchzuführen, wenn öffentliche Mittel dafür hätten in Anspruch genommen werden müssen. Tatsächlich aber finanziert sich das Unternehmen selbst; einerseits aus dem Interesse, das man ihm in Amerika entgegenbringt, andererseits aus der Leidenschaft der ganzen internationalen Briefmarkensammlerwelt, die hier reiche Ernte zu ernten hofft und dafür gern 2 bis 4 Mark pro Karte resp. Brief abgibt.

Unter diesen Umständen wäre es sinnlos gewesen, nur aus Rücksicht auf die psychologische Wirkung bei ein paar nicht oder schlecht unterrichteten Menschen im Hinblick auf die gegenwärtige Notlage Deutschlands das Unternehmen aufzugeben, für das die Vorbereitungen so weit gediehen waren. Diese Vorbereitungen beschränken sich ja nicht auf die Ausarbeitung bestimmter Pläne am grünen Tisch, sondern hatten schon zu intensiver Zusammenarbeit mit russischen Behörden, zur Errichtung von Flugstationen (speziell für diesen Flug geführt. Die Aero-Arktik, die sich im November 1926 unter dem Vorstoß von Fritz Hofmann in Berlin konstituiert hatte und deren Präzidium nach dem Tode Ranjens im Mai 1930 Dr. Egener übernommen hatte, stellte sich von vornherein nahezu ausschließlich in den Dienst dieses Unternehmens, das die meteorologischen, geologischen, ozeanographischen und Eisverhältnisse im skandinavischen und weistrussischen Sektor der Arktis ergründen soll.

Wieweit diese Forschungen zum Pol heran oder ob sie gar über ihn hinaus führen, ist eine gänzlich nebensächliche Frage, die sich aus der Beurteilung der jeweiligen Lage beantworten wird. Selbstverständlich ist die forscheriiche Ausbeute um so größer, je weiter nach Norden der Flug ausgedehnt werden kann, wofür ja angefangen der auf ein Maximum von sieben Tagen berechneten Aktionsfähigkeit des Luftschiffes reichlich Gelegenheit gegeben ist. Allein in erster Linie handelt es sich um die Erforschung der Gebiete, die für den arktischen Verkehr gegenwärtig oder in absehbarer Zeit in Betracht zu ziehen sind. Man weiß, welche geologische Möglichkeiten sich erst noch in letzter Zeit, etwa auf Spitzbergen, eröffnet haben, und es ist keineswegs ausgeschlossen, daß durch den „Graf Zeppelin“ neue Funde entdeckt oder geographisch festgelegt werden, die wegen ihrer mineralischen Schätze, wie Spitzbergen oder Ostgrönland, von Bedeutung werden könnten.

Vor allen Dingen aber wird dieser Vorstoß in die Arktis der meteorologischen Forschung weiterhelfen, die bekanntlich seit Jahren in wachsendem Maße mit dem Verlegenheitsfaktor der „Polarfronttheorie“ arbeitet, ohne daß man sich über die Grundlagen dieser Theorie wirklich im Klaren ist. Für die Forschungen in dieser Richtung führt der „Graf Zeppelin“ eine Anzahl äußerst feiner Apparaturen mit an Bord, unter denen automatische Messballons eine Hauptrolle spielen. Diese kleinen Ballons, die von den Traggaszellen des Luftschiffes aus gefüllt werden, sind so eingerichtet, daß sie vom Luftschiff aus zunächst bis in eine Tiefe von nur etwa 100 Metern sinken, daß dort ihr Ballast automatisch sich abkuppelt, zugleich die Messapparate sich einschalten und der Ballon dann unter Abgabe fortgesetzter Signale über die Veränderungen der Meßinstrumente an die Empfangsstation des Luftschiffes bis hoch in die Stratosphäre steigt. Damit ist man in der Lage, eine ganze Serie von Fahrten auszuwerfen, wie sie etwa Professor Piccard in seinem sensationellen Stratosphärenflug durchgeführt hat.

Der Kurs des Luftschiffes ist nur in seinem ersten Teil über Archangelsk nach Nowaja Semlja, festgelegt und wird weiterhin bestimmt durch die Abhilfe, mit dem russischen Eisbrecher „Malgina“ zusammenzutreffen. Zur Innehaltung dieses Kurses wird bei dem in der Arktis immer so erwartenden Bodennebel die Hilfe von drei russischen, unter Umständen auch noch amerikanischen (Klasko) und kanadischen Funkstationen in Anspruch genommen werden können. Zum erstenmal wird also die Funk-Belebung bei Luftfahrten im Polargebiet eine wichtige Rolle spielen. Auch sonst sind alle technischen Maßnahmen getroffen, um den arktischen Schwierigkeiten zu begegnen, wobei selbstverständlich einige Dinge Fragen immer noch offen bleiben müssen. Es ist vor allen Dingen das Problem der Vereisung und die Gefahr der enormen Kältegrade, wodurch

(Berlin, 25. Juli. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ ist heute morgen um 4,50 Uhr bei schönem Wetter unter Leitung von Dr. Egener zu seiner Arktisfahrt nach Leningrad gestartet. Mehrere hundert Berliner hatten sich eingefunden, die dem deutschen Luftschiff die letzten Grüße zuwinkten. Nach einer kurzen Schleiße nahm das Luftschiff sofort Kurs nach Nordosten.

In der Nacht waren die Landungsmannschaften fleißig tätig, um das Luftschiff bis in die letzten Kleingabeln für die Arktisfahrt fertig zu machen. Nicht weniger als 12 000 Kubikmeter Gas wurden in das Luftschiff hineingepumpt. Außerdem wurden weit über 8 Tonnen Benzin und Öl geladen. Auch der letzte Proviant wurde schon in Berlin eingenommen. Gegen 4 Uhr morgens erschien

Dr. Egener, der in einem kleinen Gasthof in Staaken übernachtet hatte und traf die letzten Vorbereitungen. Besonders beim Auswiegen des Luftschiffes wirkte Dr. Egener mit. Er saherte sich über die Berlin-Staaken Einrichtungen des Flugplatzes sehr günstig. Er betonte, daß er wahrscheinlich Danzig und Königsberg nicht anfliegen werde, da er direkten Kurs auf Leningrad nehmen will und sich an die Wetterkarte halten muß. Die Passagiere verbrachten die Nacht an Bord.

Zeppelin über Gotland.

Widby. (Zunkpruch.) Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ wurde um 10,30 Uhr über Widby auf Gotland gesichtet. Das Luftschiff flog ziemlich niedrig.

„Graf Zeppelin“ in Berlin-Staaken gelandet.

(Berlin, 24. Juli. Auf der Arktisfahrt ist das Luftschiff „Graf Zeppelin“ um 18 Uhr in Berlin-Staaken gelandet.

Nachdem das Luftschiff bereits um 15,30 Uhr über den weithinlichen Vororten der Reichshauptstadt erschienen war, stellte sich heraus, daß die Landung wegen starker Sonnenböen hinausgeschoben werden mußte. Nach einigen Schleißen über der Reichshauptstadt, wo der Zeppelin auf den Straßen und Plätzen lebhaft begrüßt wurde und nach einem Wartezeit in die Mark erschien das Luftschiff um 17,40 Uhr über dem Flugplatz Staaken. Nachdem nur 5 Minuten dauernden Landungsmannöver wurde das Luftschiff nach seinem Aufsteigen am Ankermast festgemacht. Zum Empfang der Expeditionsteilnehmer hatten sich u. a. einachtmal als Vertreter des Reichsverkehrsministeriums Ministerialrat Dr. Wegert, Oberbürgermeister Dr. Sahm, der russische Botschafter, der Kommandeur der Berliner Schusspolsitz, Oberst Degmannsberg, Major Parschall und Admiral a. D. Spieß.

Berlin, 25. Juli.

Bei der Landung des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ hat sich auch diesmal wieder der Gondelwagen für die hintere Motorgondel sehr gut bewährt. Kurz nachdem das Luftschiff festgemacht hatte, stieg Dr. Egener aus und überreichte die Ehrengäste, die ihn begrüßen wollten, indem er persönlich aus der Menge heraus austauchte. Nun begrüßten ihn u. a. die Vertreter der Ministerien und wünschten ihm Glück für den Flug in die Arktis. Nur mit Mühe konnten sich die Ehrengäste den Durchgang zur Gondel bahnen, da sie von dem zugelassenen Publikum und den Pressephotographen,

denen sich Dr. Egener zu entziehen verweigerte, umringt wurden.

Die Staakener Gasanstalt hatte eine Bestellung auf 12 000 Kubikmeter Wasserstoffgas erhalten. Man nimmt jedoch an, daß das Luftschiff nur 75 Prozent der bestellten Menge, also etwa 9 000 Kubikmeter, einnehmen wird. Außerdem will Kapitän Lehmann das Luftschiff in Berlin „bis zur Halsekraufe“ mit Benzin und Öl vollpumpen. Neue Fahrpläne wird „Graf Zeppelin“ nicht mehr aufnehmen. Es sind lediglich acht Kisten Proviant, bestehend aus Konserven und Zwieback, und zwei Säcke Brot bereitgestellt, die im Laufe der Nacht verladen wurden.

Ein Gruß von „Graf Zeppelin“ an die Universität Leipzig.

(Leipzig. Auf ein Telegramm des Prorektors der Universität, Geheimrat Prof. Dr. Falke, in dem dieser mir in Vertretung des erkrankten Rektors Prof. Dr. Baum dem Luftschiff „Graf Zeppelin“ im Namen der Universität Leipzig glückliche Fahrt gewünscht hat, ist bei Ueberfliegung von Leipzig folgendes Antworttelegramm vom Luftschiff abgemeldet worden, das auf dem Dachcafé des Europa-Hauses landete:

Prorektor Geheimrat Falke, Universität Leipzig.
Bei Antritt der Arktisfahrt grüßen wir die Universität Leipzig, die wir soeben überfliegen.
ges. Carolus, Dr. Egener, Weidmann.

Förderung des freiwilligen Arbeitsdienstes.

Die Ausführungsbestimmungen zu § 139 a des Gesetzes über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung (freiwilliger Arbeitsdienst) sind nunmehr vom Reichsarbeitsminister und Reichsfinanzminister gemeinsam erlassen worden, nachdem sie den Reichsrat und den Verwaltungsrat der Reichsanstalt durchlaufen haben. Sie stimmen in den wesentlichen Grundzügen mit dem Entwurf überein, der aus Anlaß der Besprechungen in der Reichsanstalt vor kurzem schon die Öffentlichkeit beschäftigt hat.

Härter als bisher ist die Freiwilligkeit betont, die den Arbeitsdienst grundlegend von der Arbeitsdienstpflicht unterscheidet, sowie der Gedanke, daß Gegenstand des freiwilligen Arbeitsdienstes nur gemeinnützige und sozialistische Arbeiten sein können, die als solche von der Reichsanstalt als der zur Förderung berufenen Stelle anerkannt sind. Die Anerkennung wird von den Vorstehenden der Landesämter, und zwar im Benehmen mit den Verwaltungsausschüssen ausgesprochen.

Die Förderung selbst besteht in erster Linie in der Fortzahlung der Unterstützung für die Unterhaltungs-empfänger, die im freiwilligen Arbeitsdienst tätig werden. Dabei kann die Unterstützung auf einen Pauschbetrag von höchstens zwei Reichsmark wöchentlich festgesetzt werden. Sie kann während des freiwilligen Arbeitsdienstes bis zu 20 Wochen gewährt werden, auch wenn dadurch die sonstige Hilfsdauer der Unterstützung überschritten wird. Sie kann an den Träger der Arbeit gezahlt werden, wenn gesichert ist, daß dieser sie zugunsten der arbeitsdienstwilligen Verbände verwendet, was auch in Sachleistungen geschehen kann. Jugendliche, die wegen ihres Alters noch keine Arbeitslosen-

oder Krifenunterstützung erhalten, können während des Arbeitsdienstes aus besonderen Reichsmitteln eine Unterstützung beziehen.

Zuschüsse zu den Materialkosten der Arbeiten sind nicht vorgesehn. Eine Förderung ist unzulässig, wenn ein Mißbrauch des Arbeitsdienstes für politische oder gar für staatsfeindliche Zwecke zu befürchten ist.

Wenn auch die Beschäftigung im Arbeitsdienst kein Arbeitsverhältnis begründet, so sind doch alle Arbeitsdienstwilligen gegen Krankheit versichert und dem Arbeitschutz unterstellt; auch gelten die Vorschriften über Unfallversicherung.

Die Gemeinden können verpflichtet werden, bei Arbeiten in ihrem Bezirk Unterkunft und Verpflegung für die Arbeitsdienstwilligen gegen angemessene Entschädigung bereitzustellen.

Arbeitsdienstwilligen, die bei volkswirtschaftlich wertvollen Arbeiten beschäftigt werden, ist die Möglichkeit eröffnet, einen Zuschuß für die spätere Umliedlung oder zum Erwerb eines Eigenheimes zu erlangen; nach zweijähriger Beschäftigung werden ihnen rückwirkend für jeden Arbeitstag 1,50 RM im Reichsschuldbuch gutgeschrieben. Bis mit 5 Prozent verzinst werden. Die gutgeschriebenen Beträge können innerhalb von zehn Jahren seit der ersten Gutschrift für die genannten Zwecke verwendet werden.

Anträge auf Förderung bestimmter Arbeiten werden zweckmäßig beim Arbeits- oder Landesarbeitsamt eingereicht, in dessen Bezirk die Arbeit ausgeführt werden soll. Die Vorschriften treten am 3. August in Kraft. Sie werden in Arbeitsamtsschrift Nr. 20 vom 25. Juli 1931 veröffentlicht werden.

eine Landung erzwingen werden könnte, die zwar nicht ins Auge gefaßt, aber mit aller Sorgfalt vorbereitet ist. Für den äußersten Notfall steht reichlicher Proviant für mehrere Monate nebst den erforderlichen Polar-ausrüstungsgegenständen — 5 große Schlauchboote,

2 Kajaks, 12 Schlitten und 12 Selt — zur Verfügung. Möge sich ein äußerster Fall den Pionieren in der Arktis und ihrem Führer ersparen bleiben, der sein Luftschiff schon mit solch fast irischwürdigem gewordenerm Glück über Hunderttausende von Kilometern geföhrt hat.