

Riesauer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

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

Das Riesauer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großenhain, des Amtsgerichts und der Amtsanwaltschaft beim Amtsgericht Riesa, des Finanzamts Riesa und des Hauptzollamts Riesa behördlicherseits bestimmte Blatt.

Postfach:
Riesa 1530.
Zirkel:
Riesa Nr. 52.

Nr. 168.

Freitag, 21. Juli 1933, abends.

86. Jahrg.

Das Riesauer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark ohne Zustellgebühr, durch Postbezug RM. 2.14 einschl. Postgebühr (ohne Rufstellungsgebühr). Für den Fall des Eintretens von Produktionsstörungen, Erhöhungen der Börsen- und Materialpreise behalten wir uns das Recht der Preis-erhöhung 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 33 mm breite, 3 mm hohe Grundchrift-Zeile (8 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 59 mm breite Reklameweile 100 Gold-Pfennige, zeitraubender und tabellarischer Satz 50%, Aufschlag. Beste Tarife. Bewilligter Rabatt erlischt, wenn der Betrag verfällt, durch Abgabe eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs 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 Beförderungsanstalten — hat der Besteller keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises.

Rotationsdruck und Verlag: Ronger & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Goethestraße 59. Verantwortlich für Redaktion: F. Leichgräber, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittsch, Riesa.

Reichstanzler Hitlers Besprechung mit Henderson.

Fortsetzung der Bemühungen Hendersons zur Erreichung eines Abkommens.

Sachsen, das Land des Kraftverkehrs.

Gleichschritt im Osten.

Im nahen Osten stehen sich Wetterwolken auf. Sie brauchen nicht gleich elektrische Entladungen im Geholge zu haben. Aber das deutsche Volk tut gut daran, wachsam die Dinge zu verfolgen.

Das deutsch-russische Verhältnis ist durch den „Berliner Vertrag“ tiefgestellt. Trotzdem verbergen die verantwortlichen sowjetrussischen Staatsmänner die teilweise jähliche Herabsetzung nicht ihre Zustimmung gegen „Nazi-Deutschland“. Herr Litwinow, Außenkommissar der Sowjetunion, kehrt von der Weltwirtschaftskonferenz nicht etwa auf geradem Wege nach seiner Heimat zurück. Er macht abtrotzlich einen Bogen um das Deutsche Reich und läßt sich lieber mit Franzosen und Dänen in politische Gespräche ein. Industrienaufträge hat er für andere Länder, höchst nicht für Deutschland.

In der gleichen Zeit werden die Fäden mit dem polnischen Nachbarn fester geknüpft. Karl Kabeł, der berühmte bolschewistische Zeitungsschreiber, ließ sich eben tagelang auf einer polnischen Rundreise von den Pilsudski-Offizieren feiern. Volle Bewunderung stand er vor den gewaltigen Hafenbauten des Danziger Konkurrenzhafens Gdingen. Gemeinsam mit Herrn Kabeł werden in Warschau auch Offiziere und Mannschaften eines sowjetrussischen Flugzeugabwärters enthusiastisch begrüßt. Und Professor Bronski, der Außenpolitiker der polnischen Reden, schrieb in einer Zeitung die bedeutungsvollen Worte: „Wir wollen Frieden mit Rußland und mit Deutschland, aber mit beiden nur auf Grund der letzten territorialen Ordnung. Wenn das nicht möglich ist, dann wollen wir den Frieden mit demjenigen von beiden, der die besten Bedingungen annimmt.“

Das Polen Pilsudskis wünscht neuerdings enge und freundschaftliche Beziehungen mit Sowjetrußland. Und die geldgierigen Russen schlagen nur zu gern in die dargebotene Hand. Litwinows Vertreter in Moskau, der frühere Berliner Volkskämpfer Kresinski, hat dieser Tage sogar durchblicken lassen, daß zwischen Polen und der Sowjetunion im Einvernehmen mit Frankreich ein Geheimabkommen zustande gekommen sei. Gemeinliche Aktionen sind in diesem Abkommen vorgegeben für den Fall, daß im Rahmen des Viererpaktes etwa Entscheidungen gegen den einen oder anderen Vertragspartner getroffen werden. Für den Fall kriegerischer Auseinandersetzungen zwischen Deutschland und Polen soll sich Sowjetrußland sogar zu einer offenen Hilfeleistung verpflichten. Wieweit Frankreich die Kenntnis solcher Geheimverträge mit dem Geist des Viererpaktes in Einklang bringen kann — das muß erst noch untersucht werden. Das russisch-polnische Geheimabkommen gibt jedenfalls der polnischen Entwicklung im nahen Osten eine ganz neue Richtung. Deutschland aber — das verhasste „Nazi-Deutschland“ der Russen — soll die Hecke bezahlen.

Die gleichen Männer, die sich heute in Warschau mit freundschaftlichen Reden die Hand drücken, standen sich 1920 noch als Todfeinde gegenüber. Der Sieg des Marschalls Pilsudski über die Russen in der Weichsel-Schlacht von 1920 wird noch heute in Polen als die größte Waffentat der neueren Zeit mächtig gefeiert. Die Erinnerung an diese Zeit hindert aber die polnischen Politiker nicht, sich jetzt mit den bolschewistischen Sendlingen an einen Tisch zu setzen.

Gemeinschaftliches Vorgehen in weltpolitischen Entwicklungen — das ist der letzte Sinn des polnisch-russischen Geheimabkommens. Rußland und Polen leben sich auch in einer gemeinsamen Front gegen die nationalen Selbstständigkeitsbestrebungen der Ukrainer. In der Sowjetunion leben schätzungsweise etwa 30 Millionen Ukrainer, in Polen 6 Millionen. Wenn sich jetzt Polen und Sowjetrußland über die ukrainische Frage verständigen, dann verleiht das ukrainische Problem seine strengsozialistische Wirkung. Wankend polnischen Politiker mögen sich heute noch die Haare sträuben bei der Vorstellung eines freundschaftlichen Zusammengehens mit den Bolschewisten. Aber in Polen regiert Pilsudski; und der ukrainische Marschall deckt nun einmal Polens Wendung nach Osten.

Weiterreise Hendersons nach Paris.

In München. Der Präsident der Abrüstungskonferenz, Henderson, verbrachte die letzte Nacht in München. Heute Freitag vormittag wird er die Stadt auf einer Rundfahrt beschließen und um 12.25 Uhr seine Reise nach Paris fortsetzen.

Reichsaußenminister Frhr. v. Neurath wird München ebenfalls am heutigen Freitag vermissen verlassen.

Die Münchener Besprechungen.

Eine Unterredung mit Henderson.

Donnerstagsabend fand zwischen 8 und 9 Uhr im Hotel „Reginaplast“ in Gegenwart des Reichsaußenministers die Zusammenkunft zwischen dem Reichstanzler und dem Präsidenten der Abrüstungskonferenz, Herrn Henderson, statt. Es wurden dabei die in den Besprechungen in Berlin noch offengebliebenen Punkte eingehend erörtert.

Durch die Besprechungen in Berlin und München, in denen der deutsche Standpunkt zu den von Henderson bei der Verlegung der Abrüstungskonferenz in Genf erläuterten Punkten eingehend dargelegt wurde, ist die Möglichkeit gegeben, den Meinungsaustrausch über die Abrüstungsfrage mit dem Ziel der Erreichung eines Abkommens fortzusetzen. Allerdings dürfte nach Meinung unterrichteter Kreise die von Henderson in Berlin der Presse gegenüber als wünschenswert bezeichnete Zusammenkunft zwischen dem Reichstanzler und dem französischen Ministerpräsidenten Dauladler doch noch eine weitere diplomatische Vorbereitung erforderlich machen.

München. Der Präsident der Abrüstungskonferenz empfing den Münchener Vertreter des Cont-Newsbüros heute vormittag zu einer Unterredung in der er über seine weiteren Absichten Auskunft gab. Präsident Henderson wird sich, wie bereits angekündigt, heute mittag nach Paris begeben, um dort mit Paul Boncour und Politis zu sprechen. Von dort aus will er nach London fahren. Bis Ende September sollen dann die übrigen Hauptstädte Europas besucht werden und zwar Warschau, Budapest und Wien. Präsident Henderson hofft durch diese Besprechungen soweit zu kommen, daß der Text der Abrüstungskonvention der dann vorliegenden Form von dem Hauptauslaß der Konferenz am 16. Oktober in der zweiten Sitzung angenommen werden könnte.

Minister Dr. Fritsch über den Kraftverkehr.

Das Juliheft der Silber-Monatschrift „Das schöne Sachsen“ beschäftigt sich bevorzugt mit den beiden großen kraftfahrzeuglichen Veranstaltungen vom 21. bis 23. Juli und vom 28. bis 30. August. Der sächsische Innenminister Dr. Fritsch, ein besonderer Förderer des Kraftfahrzeugwesens, schrieb dazu einen Aufsatz, der in knappen, präzisen die Bedeutung Sachsens für den Kraftverkehr aufzeichnet.

Sachsen, als das am dichtesten besiedelte Land der Erde, hat naturgemäß einen hervorragenden Anteil an Kraftverkehrswesen. Die sächsischen Staatsstraßen waren schon in Vorkriegszeiten in aller Welt als vorzüglich bekannt. Diesen Vorsprung hat sich Sachsen zu erhalten gewußt, so daß der Kraftfahrer jederzeit gern den Weg über Sachsen nimmt. Die sächsischen Staatsstraßen, die für den Kraftwagenverkehr in erster Linie in Betracht kommen, haben eine Gesamtlänge von über 3500 Kilometer; das entspricht einer Entfernung von Berlin bis Konstantinopel und zurück! Die Länge der sächsischen Straßen insgesamt beträgt über 20000 Kilometer, eine Zahl, die weit über das Doppelte von etwa gleichgroßen deutschen Ländern und Provinzen ausmacht.

Auch hinsichtlich der Zahl der Kraftfahrzeuge steht Sachsen unter den deutschen Ländern bei weitem an der Spitze. Er zuzielen nach der Statistik im Jahr 1932 in Sachsen auf je 34 Einwohner 1 Kraftfahrzeug, in Preußen dagegen erst auf 46, in Bayern und Thüringen auf 40 und im Reichsdurchschnitt auf 43. Selbst die Stadt Berlin weist nur einen Durchschnitt von 38 auf! Bei diesem starken Verbrauch in Sachsen war es naturgegeben, daß sich eine starke Kraftfahrzeugindustrie im eigenen Land entwickelte. Seit dem Zusammenschluß der sächsischen Produktionsstätten zur „Autonion“ wird ein wesentlicher Teil der deutschen Kraftfahrzeuge in Sachsen hergestellt.

Es ist selbstverständlich, daß Sachsen bei seiner vorzüglichen politischen Bedeutung im gesamtdeutschen Rahmen einen besonderen Anteil an dem gigantischen Plan der Reichsregierung zur Schaffung des großen Autobahnnetzes erhält. So wird die zweite Nord-Süd-Linie, die von Ostpreußen über Berlin nach München und weiter nach Italien führt, die sächsischen Großstädte Leipzig und Plauen berühren. Ebenso wird die zweite West-Ost-Linie, die das Saargebiet mit Oberschlesien verbinden soll, Sachsen durchschneiden, und zwar über die besonders wichtigen Punkte Leipzig und Dresden. Die Teilstrecke Leipzig-Dresden soll übrigens noch den Zuhörungen der Reichsregierung bezugsfrei ausgebaut werden. Die sächsische Regierung wird von sich aus alles daransetzen, um das von diesen Straßen berührte Gebiet des Erzgebirges durch besonders guten Ausbau der Zubringerstraßen an die Autobahnstrecken anzuschließen.

Bei der großen Bevölkerungsdichte und dem geradezu idealen Straßennetz Sachsens, das bis in die Höhen des Erzgebirges in ausgezeichnetester Verfassung ist, erklärt sich auch ohne weiteres, daß in unserem Land der Kraftverkehr

sehr in einem bevorzugten Maß ausgebaut ist. Die Streckenlänge des Betriebes der staatlichen Kraftwagenlinien beträgt in Sachsen 3300 Kilometer, die Zahl der beförderten Personen im letzten Jahresdurchschnitt 19 Millionen! Dazu kommt noch das Autobusnetz der Reichspost, das an Länge und Bedeutung hinter dem der staatlichen Kraftwagenlinien nicht viel zurücksteht.

Der Sachse ist ein besonderer Anhänger des Kraftfahrports. Seine Automobilclubs, die Kraftfahrclubs der SA der NSKK zählen mit zu den stärksten und lebendigsten im Reich. Auch die verschiedenen weit über Sachsen hinaus bekannten Rennveranstaltungen, z. B. das Rüdendorf-Bergrennen (Jittauer Gebirge), das Hohnstein-Rennen (Sächsische Schweiz) und das Grillenburger Rennen bei Dresden, das Marienberger Dreiecksrennen (im Erzgebirge) sprechen für die große Beliebtheit des Automobilsports in Sachsen. Für einige, besonders geeignet erscheinende Rennstrecken schweben übrigens zur Zeit Ausbaupläne, über die eine endgültige Entscheidung noch aussteht.

Neben einer Reihe kleiner Veranstaltungen stehen in diesem Sommer zwei große Automobilportveranstaltungen bevor, die über oder nach Sachsen führen. Vom 21. bis 23. Juli wird die große Dauerprüfungsfahrt „2000 Kilometer durch Deutschland“ (Baden-Baden, Stuttgart, München, Chemnitz, Dresden, Berlin, Köln, Mannheim, Baden-Baden) von den Automobilverbänden im Zusammenwirken mit dem Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps durchgeführt. Die Strecke für Kraftwagen läuft in Sachsen über Delitzsch i. B., Zwickau, Chemnitz, Freiberg, Dresden und Großenhain. Für Motorräder, deren Strecke nur 1300 Kilometer beträgt, nimmt die Fahrt in Chemnitz ihren Anfang. Sicherlich werden hunderttausende von Sportbegeisterten dieses gewaltige Rennen auf der sächsischen Strecke beobachten.

Eine noch größere sportliche Angelegenheit für Sachsen wird die 4. Internationale Polizeifahrt vom 28. bis 30. August, deren Ziel Dresden sein wird. Man rechnet mit einer aktiven Beteiligung von etwa 2000 Kraftfahrern! Beteiligt sind alle Motorport-Abteilungen der Schutzpolizei in Deutschland, ferner zahlreiche ausländische Polizeieinheiten und schließlich die Motorclubs der SA, SS sowie des Stahlhelm aus dem ganzen Reich. Die Veranstaltung wird für Sachsen ein sportlicher und verkehrspolitischer Ereignis von höchster Bedeutung werden; das wird besonders unterstrichen mit der Hebernahme des Ehrenprotectorates durch den Reichstanzler Adolf Hitler. Die Teilnehmer der Polizeifahrt werden nach Abschluß der einzigartigen Bewandlung von Dresden aus Sonderfahrten in das sächsische Grenzland führen und weithin der Erde unternommen. Bei dieser Gelegenheit wird mancher der Kraftfahrer, dem die vorzügliche Beschaffenheit der sächsischen Straßen nur vom Hörensagen bekannt ist, ein Freund des schönen Sächsentums und seiner berühmten Autobahnen werden.