

Rieser Tageblatt

Druckanstalt
Tageblatt-Rieser
Fersenz 1237
Postfach Nr. 28

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Postkonton
Dresden 1580
Girokonto
Rieser Nr. 28

Diese Zeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Reichshauptmanns zu Großenhain bezügliche Blatt und enthält amtliche Bekanntmachungen des Finanzamtes Rieser und des Hauptpostamtes Weiden.

Nr. 107

Dienstag, 11. Mai 1937, abends

90. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, bei Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark, ohne Zustellgebühr, durch Postbesuch Nr. 214 einisch. Postgebühr (ohne Zustellgebühr), bei Abholung in der Geschäftsstelle Wochenkarte (6 aufeinanderfolgende Nr.) 65 Pfg., Einzelnummer 15 Pfg. Anzeigen für die Nummer des Ausgabetales sind bis 10 Uhr vormittags aufzugeben; eine Gewähr für das Erscheinen zu bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die gesetzte 48 mm breite mm-Zeile oder deren Raum 8 Pfg., die 60 mm breite, 8 gespaltene mm-Zeile im Textteil 25 Pfg. (Grundschritt: Petit 3 mm hoch). Differenzgebühr 27 Pfg., tabellarischer Satz 50%, Aufschlag. Bei fernmündlicher Anzeigen-Bestellung oder fernmündlicher Abänderung eingesandter Anzeigentexte oder Probeabzüge schließt der Verlag die Zustellungs-nahme aus Mängeln nicht drucktechnischer Art aus. Preisliste Nr. 4. Bei Konturs oder Zwangsvergleich wird etwa schon bewilligter Nachlass hinsichtlich Erfüllungsort für die Zeitung und Zahlung und Gerichtsstand ist Rieser. Höhere Gewalt, Betriebsstörungen usw. entbinden den Verlag von allen eingegangenen Verpflichtungen. Geschäftsstelle: Rieser, Goethestraße 55.

Die Verhandlung vor dem Untersuchungsausschuß begonnen

1) Neuporf. In Paderborn eröffnete gestern Nach-mittag der Ausschuß des Wirtschaftsministeriums die Untersuchung über die „Hindenburg“-Katastrophe.

Commander Rosendahl als erster Zeuge

Als erster Zeuge in der Untersuchung über die Katastrophe des Luftschiffes „Hindenburg“ wurde der Komman-dant der Marinestation Cateburh, Commander Rosendahl, von dem Ausschuß vernommen. Commander Rosendahl, der als der hervorragendste Luftschiffachverständige der amerikanischen Marine und als der wichtigste der zu ver-nehmenden Zeugen gilt, beschrieb die Landungsmanöver des Luftschiffes, die seines Erachtens normal gewesen seien. Er bezeichnete die atmosphärischen Bedingungen während des Landungsmanövers als vollkommen zufriedenstellend. Während des ganzen Landungsmanövers habe er nichts Außergewöhnliches bemerkt.

Zu dem Kernpunkt des Verfahrens, nämlich dem Ur-sprung des Feuers, erklärte Rosendahl, das erste, was er gesehen habe, sei eine kleine Flamme über dem hinteren Schiffsteil gewesen. Er habe sofort das Gefühl gehabt, daß dies den Untergang des Schiffes bedeute. Er wisse aber natürlich nicht, wie das Feuer entstanden sei. Nach der ersten kleinen Flamme sei das ganze Heck des Luftschiffes in Flammen aufgegangen. Er sei sehr über-rascht gewesen, nicht mehr Explosionen in Verbindung mit diesem Brand gehört zu haben. Die schwachen Explosionen während des Brandes seien nach seiner Ansicht hauptsäch-lich der Aufhebung des Luftschiffes durch Gasflammen zu-schreiben gewesen.

Commander Rosendahl erklärte in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuß für die Hindenburgkatastrophe weiter, das Luftschiff habe bei dem Ausbruch des Brandes 200 Fuß (etwa 60 Meter) Flughöhe gehabt. In keiner Zeit habe es den Boden berührt. Die Landungsstelle seien vor dem Brand bereits vier Minuten auf dem Boden gewesen, so daß — nach Aussage Rosendahls — die Entladung stati-scher Elektrizität durch den Erdkontakt der Landungsstelle als Brandursache praktisch ausgeschlossen sei.

Auf Befragen erklärte Commander Rosendahl weiter, die Vereinigten Staaten hätten praktisch das Weltmonopol für das nicht entzündbare Helium-Gas, dessen Verwendung durch Gesetze von 1925 und 1927 geregelt sei. (Diese Regelung bedeutet ein Regierungsmonopol, Heliumgas aus den Vereinigten Staaten auszuführen. Die Schriftleitung.)

Für die Nachmittags-Sitzung am Montag war die Zeu-genvernehmung des Landungsleiters, Leutnant Tuler, vorgesehen.

Am Dienstag findet keine Sitzung statt wegen der anti-tischen deutschen Trauerfeier, die um 18 Uhr Ortszeit auf dem Gapan-Flughafen veranstaltet wird. Die Filmdokumente und Photographien, die bei der Katastrophe aufgenommen wurden, werden dem Ausschuß wahrscheinlich schon am Mittwoch vorgeführt.

Ueberführung der Todesopfer in die Heimat

Während die Verhandlungen des Untersuchungsaus-schusses in der Luftschiffhalle in Paderborn begannen, verließen 14 Körper der verstorbenen Opfer den Ort des Unglücks. Auf mit Trauerflor ausgeschlagenen Kraftwagen werden sie nach Neuporf übergeführt, wo sie an Bord der „Gamburg“ gebracht werden, um ihre letzte Ruhe in die Heimat anzutreten.

Gedenkfeier in Chicago

Das deutsche Generalkonsulat in Chicago veranstaltete in der St. Pauls-Kirche eine Trauerfeier für die Opfer der „Hindenburg“-Katastrophe, an der sich Tausende von Deutschstämmigen sowie Vertreter der Bundesbehörden und der ausländischen Konsulate beteiligten. Prof. Dr. Scherger hielt eine tiefempfundene Ansprache, in der er das wärmste Gefühl der Volksgenossen und der Reichs-deutschen in Amerika zum Ausdruck brachte für den schwe-ren Verlust, der das deutsche Volk betroffen hat. Generalkonsul Boer würdigte das Werk des Grafen Zeppelin und der Männer der deutschen Luftfahrt und hob den ungebrochenen Willen des deutschen Volkes hervor, dieses Werk der Vervollendung zuzuführen.

Statt, wie beabsichtigt, den Landungsleiters Tuler zu vernehmen, wurde in der Nachmittags-Sitzung Wilhelm von Weicker, der Vizepräsident der American Zeppelin Transport Company und Vertreter des Zeppelin Luftschiffbauwerkes für Amerika, vernommen. Von Weicker be-schrieb die Landungsmanöver und erklärte, das Luftschiff habe die Landung wegen Gewitterstürmen ver-schieben müssen. Es habe die Landung in etwa 150 Fuß (etwa 45 Meter) Höhe vorbereitet. Die Windstärke sei auf zwei Knoten gefallen gewesen. Das Luftschiff hätte genügend Geschwindigkeit gehabt, um zu landen und habe so gut wie still gelegen, als es die Heckteile herabließ. Der Zeuge fand seitwärts zum Schiff. Er habe während des Anfliegens bemerkt, daß das Luftschiff dreimal vom Heck Wasserballast abgab, was andeutete, daß das Heck schwer war. Er sei interessiert gewesen, ob es noch mehr Ballast abgeben müßte. Rangam sei das Luftschiff zur Landung herabgekommen. Von Weicker bezeichnete sehr hartes Licht in der oberen Himmels-höhe eine Flamme aus der Vorderseite herausgeschlagen. Im Nu fand das ganze Heck in Flammen und das Luftschiff sank zu Boden, nachdem es in der Mitte auseinander-gebrochen war. Nun sei auch das ganze Gerüst zusammen-geklappt. Von Weicker fiel auf das Luftschiff zu, um wenn möglich Hilfe zu leisten. — Der Vorsitzende des Ausschusses,

Trimbale, bestätigte, daß der Ausschuß von der heldenmütigen Rettungsarbeit Weickers gehört habe.

Trimbale gab darauf bekannt, daß Commander Rosen-dahl die Ausschußmitglieder zum Brand des „Hindenburg“ führen werde. Dann wurde die Untersuchung bis zum Mittwoch vertagt.

Kapitän Bruh außer Gefahr

Weitere Krankenhausberichte

1) Neuporf. Ueber den Zustand einiger verletzter Fahrgäste und Besatzungsmitglieder des „Hindenburg“ melden die letzten Krankenhausberichte, daß Kapitän Bruh, der erste Offizier Sammi, die Besatzungsmitglieder Deutsche, Schönbauer, Fischer und Schäbler sich endgültig auf dem Wege der Besserung befinden, ebenso die Fahrgäste Winhold und Girsfeld. Die Besatzungsmitglieder Herzog, Weibrecht und Ritter sind noch nicht über alle Gefahr hinweg.

Bei der großen Trauerfeier auf dem Gapan-Flughafen Helles Armer, Küstenwache und Marine Ehrenwachen. Die diplomatischen Vertreter Österreichs und Schwedens nehmen an der Feier teil.

Portugals Neuporf Generalkonsul sprach dem deut-schen Volk, dem Deutschen Amerikas und den Familien der Toten sein Beileid aus um Verlust ihrer wunder-vollen Königin der Lüfte und jener Mitglieder und Passa-giere, die ihr Leben verloren haben.

Die Frage der Verwendung von Helium für Luftschiffe

1) Berlin. In der amerikanischen Presse wird die Frage der Verwendung von Helium für Luftschiffe lebhaft erörtert. Bekanntlich besteht ein Regierungsverbot, Helium aus den Vereinigten Staaten auszuführen. Aus den vor-liegenden Äußerungen läßt sich noch keine Arbeit über eine etwaige Abgabe des amerikanischen Heliums an das Ausland gewinnen. Die deutsche Untersuchungskommission wird auch diese Frage bei den zukünftigen amerikanischen Stellen zur Sprache bringen.

Im Kongreß und in Regierungskreisen wird die Mög-lichkeit einer Erleichterung der amerikanischen Helium-ausfuhr besprochen, nachdem der Senatsausschuß für Mil-itärangelegenheiten bereits eine dahingehende Vorlage an-genommen hat. Beamte des Innenministeriums erklärten, laut „Associated Press“, daß Präsident Roosevelt keine ge-gebegerischen Maßnahmen abwarten werde, um Aus-fuhrbeschränkungen aufzuheben, die bisher mit Rücksicht

auf den militärischen Wert des Heliums bestanden. Amerika hat praktisch das Monopol dieses nicht entzündbaren Gases, und es herrscht Einmütigkeit darüber, daß mit Heliumgas das Unglück nicht eingetreten wäre. Vereinzelt werden Stimmen laut, Amerika hätte zwecks Förderung des Luftschiffverkehrs nicht so hartnäckig auf seinem Heliumgas-monopol bestehen sollen. Deutschland würde fraglos von Helium Gebrauch gemacht haben, wenn man den Bezug dieses Gases von amerikanischer Seite erleichtert hätte.

In einem bemerkenswerten Weltartikel schreibt „Chri-tian Science Monitor“, auch den Amerikanern sei die Unglücksnachricht ungläublich erschienen. Auf diesem Ver-kehrsbereich habe Deutschland ein höchst bemerkenswertes Kapitel in der Geschichte der Unternehmungen des 20. Jahr-hunderts geschrieben. Seit 1913 halte Deutschland den Rekord für unfaulstfreien zivilen Luftschiffverkehr, und seine Großschiffe würden von vielen als Symbol außerordent-lich mutigen Weitblicks und Tatkraft auf dem Gebiet fried-lichen Fortschrittes bewundert. Jedermann frage heute, warum „Hindenburg“ nicht mit Helium gefüllt gewesen sei.

Präsident Hoover habe seinerzeit die Gerüchte dementi-ert, daß Helium nicht außerhalb Amerikas gehen dürfe. Nach dem „Macon“-Unfall habe Roosevelt erklärt, daß das Helium dem Auslande für Veräußerung und wissenschaft-liche Zwecke zur Verfügung stehe. Tatsächlich sei aber die Heliumausfuhr von der Genehmigung abhängig. Das Blatt schließt, daß keinerlei finanzieller Nutzen, der durch den Gebrauch billigeren Wasserstoffgases erzielt worden sei, den Rückschlag weitmachen könne, den dieses große deutsche Wagnis durch den Verlust des „Hindenburg“ erlitten habe. Inbesseren sei heute kein Land imstande, Anflügen zu er-beiten, und man empfinde nur tiefe Sympathie für den deutschen Nachbar bei diesem ungläublich traurigen Er-eignis.

Die „Staatszeitung“ schreibt: Wir glauben an den „Zeppelin“ und seine Mission im Weltverkehr — nicht als Zukunftsmusik, sondern als sicheres, schnelles Beför-derungsmittel der Gegenwart. Wir hoffen, daß die „Hindenburg“-Katastrophe nicht der Schlüsselpunkt, sondern nur ein schmerzlicher Rückschlag ist. Wir hoffen ferner, daß Ame-ricas Regierung und Industrie tätigen Anteil am Ausbau der Luftschiffahrt zwischen beiden Ländern nehmen werde. — „Newport Worldtelegram“ schreibt, die Toten verlangten gebieterisch internationale Zusammenarbeit. Die ameri-kanischen Untersuchungsbeamten hätten die Pflicht, den Deutschen jede Erleichterung und Auskunft über die Auf-klärung des Unglücks zu geben. Nur gründlichste Unter-suchung könne die Gerechtigkeit befriedigen, und die Def-fektivität sei in diesem Falle die gesamte Welt.

Arbeitslosenzahl bereits unter 1 Million gelunken

Die Entwicklung des Arbeitseinsatzes im April 1937

1) Berlin. Nach dem Bericht der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung sank die Arbeitslosigkeit im April unter die Grenze von 1 Million: Die Zahl der Arbeitslosen nahm um 283 000 ab und er-reichte damit einen Stand von 981 000. In keinem Jahre seit Beginn der Arbeitslosigkeit war die Entlassung im April so kräftig wie in diesem Jahr. Die Größe und Hoch-haltigkeit der diesjährigen Frühjahrserholung kommt auch darin zum Ausdruck, daß die Zahl der Arbeitslosen in den ersten drei Monaten nach dem wintertlichen Höchststand um insgesamt 888 000 zurückging gegenüber 740 000 bzw. 738 000 in den beiden Vorjahren. Dabei lag der wintertliche Höchst-stand in diesem Jahr nur noch bei 1,85 Millionen gegen-über 2,5 Millionen im Jahre 1936 und 3 Millionen im Jahre 1935. Die starke Verminderung der Arbeitslosigkeit im April ist um so bemerkenswerter, als in diesem Monat auch die Eingliederung des neuen Jahrganges Schulent-lasener fiel.

Durch diese Entwicklung konnte der günstige Stand des Vorjahres, der im September mit 1 085 000 Arbeitslosen erreicht wurde, schon jetzt überholt werden. Im April 1937 sind bereits 74 000 weniger Arbeitslose vorhanden als im vorigen Herbst. Bayern, Mitteldeutschland und die drei ostdeutschen Landesarbeitsamtsbezirke Ostpreußen, Pom-mern und Schlesien liegen zwar noch etwas über dem gүн-stigsten Vorjahresstand, alle übrigen aber bereits darunter. Besonders bemerkenswert erscheint, daß die 3 hochindu-striellen Bezirke Rheinland (minus 85 000), Westfalen (minus 24 000) und Sachsen (minus 21 000) den weitesten

Vorprung vor dem bisher erreichten günstigsten Stand gewonnen haben.

Die Zunahme der Arbeitslosigkeit seit dem Herbst vorigen Jahres war eine rein saisonmäßige.

Ende März waren in den Saison-Arbeitsberufen noch 178 000 Arbeitslose mehr vorhanden als im Herbst 1936. Diese Ueberlagerung ist im April auf 11 000 zusammen-geschmolzen; die wintertliche Arbeitslosigkeit kann damit als praktisch als überwunden bezeichnet werden. Der fell dem Herbst v. J. erzielte Fortschritt in der Verminderung der Arbeitslosigkeit, der sich in der Verminderung um 74 000 Arbeitslose ausdrückt, entfällt in erster Linie auf die Berufsgruppen Bergbau (minus 24 000), Bekleidungs- und Spinnstoffgewerbe (insgesamt minus 22 000) und Metall-gewerbe (minus 8000).

Im April war in allen Berufsgruppen eine weitere Abnahme der Arbeitslosigkeit zu verzeichnen. Ein harter Entlassungsimpuls ging dabei weiterhin von den Arbeits-möglichkeiten in den Aushendberufen aus; Arbeitslose, die in ihrem Beruf noch keine Beschäftigung gefunden haben, konnten dadurch in großem Umfang in Arbeit und Brot gebracht werden.

Die Zahl der von der Reichsanstalt Unterhüteten nahm im April um 294 000, die Zahl der anerkannten Wohl-fahrtsberwerblosen um 29 000 ab. Die Zahl der von der Reichsanstalt Unterhüteten betrug damit Ende April noch 549 000, die der anerkannten Wohlfahrtsberwerblosen 110 000.

Die Methoden jüdischer Grenzhebe

Lehrreiche Feststellung in Rattowitz

1) Rattowitz. In den letzten Monaten wurden in Rattowitz in zahlreichen Fällen die Schaufensterheben und Schieber jüdischer Geschäfte wiederholt mit Teer und Farbe beschmieret. Die jüdischen Geschäftsinhaber erhoben daraufhin immer ein großes Geschrei und ließen der Polizei die Türe ein. Die Ermittlungen der Polizei zogen sich lange hin, ohne daß einer der Täter gefaßt werden konnte, die man in rechtsgerichteten nationalistischen Kreisen vermutete.

In der Nacht zum Sonntag fand nun aber diese Probe eine überraschende, aber auch bezeichnende Lösung: Eine Polizeistreife erwiderte vor einem jüdischen Geschäft zwei Judenjungen namens Grünspeter und Kraker, als sie gerade dabei waren, das Schaufenster dieses Geschäfts mit Teer zu beschmierern. Die Schmierfingern wurden festgenommen und

hinter Schloß und Riegel gebracht. — Mit dieser Feststellung das wahren Sachverhaltes ist wieder einmal ein lehrreicher Beitrag zum Thema „Jüdische Grenzhebe“ geleistet worden.

Sachsens Autobahnen vorbildlich

1) Roffen. Die Teilnehmer des gegenwärtig auf der Pfaffenburg bei Rumbach stattfindenden 4. technisch-wissenschaftlichen Reichsschulungskurses für Straßenbauingenieure beschäftigten die Reichsautobahn zwischen Glauchau und Roffen-Siebenbrunn. Ueber diese Autobahnstrecke hat sich be-sonders der Generalinspektor für das deutsche Straßen-wesen, Dr. Ing. Toth, bei der letzten vorgeschommenen Be-suchung sehr anerkennend ausgesprochen. Auch von den Lehrgangsteilnehmern ist sie als eine der schönsten der zur Zeit für den Verkehr freigegebenen Autobahnstrecken be-zichnet worden.