

# Dresdner Nachrichten

### Gegründet 1856

Dresdner Nachrichten Dresden  
Verlagsnummer: 10941  
Ausgabe: 10941  
Schriftleitung: Hauptgeschäftsstelle  
Dresden, W. L., Marktstraße 20/21

Druckerei bei Nacht  
Druckerei bei Nacht  
Druckerei bei Nacht  
Druckerei bei Nacht

Dresdner Nachrichten Dresden  
Verlagsnummer: 10941  
Ausgabe: 10941  
Schriftleitung: Hauptgeschäftsstelle  
Dresden, W. L., Marktstraße 20/21

## Die einzige Dresdner Zeitung mit Morgen- und Abendausgabe

# Segelschulschiff „Niobe“ gefentert

## 69 Todesopfer? - 40 Mann gerettet

**Riel, 26. Juli.** Die Nachrichtenstelle der Reichsmarine teilt mit: Heute nachmittags 14,30 Uhr ist das Segelschulschiff „Niobe“ der Reichsmarine in einer Gewittersturm bei Hohnsberg-See kentert. Die Boote des Kreuzers haben sich sofort an die Unfallstelle begeben. Auch der Dampfer „Therese Rüh“ meldete seine Ankunft an der Unfallstelle und ferner, daß er 40 Gerechtete an Bord habe. Der Kreuzer „Rhin“ hat am Abend diese Überlebenden an Bord genommen.

69 Schiffsangehörige werden vermißt. Mit ihrem Tode muß gerechnet werden. Der Untergang vollzog sich sehr rasch, in etwa drei bis vier Minuten.

Von den Rettungsarbeiten beteiligten sich außer dem Kreuzer „Rhin“ mit dem Inspektor des Bildungswesens der Marine, Konteradmiral Kolbe, an Bord, ferner der Kreuzer „Rönigsberg“ und vier Boote der Flottenflottille.

Die von der Seelingskation Soltau an die Unfallstelle der „Niobe“ entsandten Wasserverbote, die von den Fliegern Osterkamp und Gubrich geführt wurden, sind nach Riel zurückgekehrt. Sie haben die Unfallstelle und ihre Umgebung bis zur dänischen Küste mehrere Stunden lang abgesehen, ohne eine Spur der Vermissten zu finden. Von der „Niobe“ selbst ist nichts mehr zu sehen. Da auch die von der Reichsmarine vorgenommene genaue

hierdanwärtigen, 18 Unteroffiziersdankwärtigen und 85 Stammschiffsangehörigen und Mannschaften, zusammen also rund 100 Mann. Die „Niobe“ befand sich auf einer Ausbilderreise, und war gestern in See gegangen mit dem Ziel Hohnsberg. Sie sollte Mitte September in ihren Heimathafen Riel zurückkehren. Kommandant war Kapitänleutnant Rüh. Die „Niobe“, die erst nach dem Kriege in Dienst gestellt worden war, hatte als ersten Kommandanten den bekannten Grafen Luckner. Sie kreuzte gewöhnlich in den Gewässern der Ostsee; sie hat wiederholt skandinavische Häfen, einmal auch den spanischen Hafen Santander besucht.

Den Vorgang des Unglücks kann man sich in Marinekreisen kaum erklären. Es besteht nur die Möglichkeit, daß eine plötzlich vom Lande her anrollende Gewittersturm die „Niobe“ erfasst und niedergedrückt hat, ehe es gelungen war, die vollausgebaute See zu verlassen. Nur so ist das Unglück des Schulschiffes denkbar.

Unter den Gerechtigten befinden sich auch 17 Mann der Stammschiffbesatzung. Daraus muß man schließen, daß diese erfahrenen Leute sich bei dem letzten Manövrieren an der Unfallstelle befanden, d. h. also, daß die Bedienung der Takelage nicht allein den Rabatten überlassen worden ist, sondern daß vielmehr das geübte Personal der Stammschiffbesatzung dabei mitgewirkt hat. Weiter die Feststellung hinaus läßt sich im Augenblick nichts sagen; man muß abwarten, bis nähere Auskünfte von den Gerechtigten vorliegen.

Weber die Katastrophe liegen nähere Nachrichten zur Zeit nicht vor. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, daß die an den Rettungsarbeiten zunächst beteiligten Schiffe zum großen Teil eigene Funkanlagen nicht an Bord haben.

### Die Liste der Gerechtigten

Die von dem Kreuzer „Rhin“ übermittelte Liste der Gerechtigten des Segelschulschiffes „Niobe“ verzeichnet folgende Namen: Kapitänleutnant Rüh, Oberleutnant Volt, Oberbootsmann Rüh, Bernadell, Behn, Hirt, Obermatrosengefreiter Hilbrand, Twardowski, Jakob, Oberbootsmann Hübner, Obermatrose Koth, Signalfreier Klein, Oberfeldwebel, Freusel, Oberbootsmann Gullmann, die Matrosen Meyner, Jürgens, Langen, Müller, Krimmer, Franzke, Busch I, Busch II, Seidrich, Rab, Vogel, Eichel, Ravenack, Wieting, Pannendorf, Korth, Jürgens, Gir-labone, Hoffmann, Dietrich, Frahm, Loffe, v. Mittelsticht und Steward Reich.

### Admiral Raeder nach Riel gefahren

**Berlin, 26. Juli.** Der Chef der Heeresleitung, Dr. h. c. Raeder, hat sich anlässlich des Unterganges des Segelschulschiffes „Niobe“ von seinem Urlaubsaufenthalte aus nach Riel begeben.

Admiral Raeder hat an den Inspektor des Bildungswesens der Marine, Konteradmiral Kolbe, der an Bord eines Kreuzers die Nachsorge nach den Vermissten der „Niobe“ selbst geleitet hatte, folgendes Telegramm geschickt: „In kameradschaftlichem Gedanken bin ich in diesen traurigen Stunden bei Ihnen und der Besatzung der „Niobe“-Besatzung. Ich trauere mit Ihnen und den Angehörigen der Verunglückten um die vielen jungen Kameraden, die die unerschöpfliche See uns entriß. Ich bin aber auch gewiss, daß dieser schwere Schlag die Reichsmarine nur zu weiterer treuer Pflichterfüllung anspornen und uns allen erneut unser Gelübnis ins Herz einmeißeln wird, das da heißt: Fürs Vaterland vorwärts und aufwärts.“ Raeder.

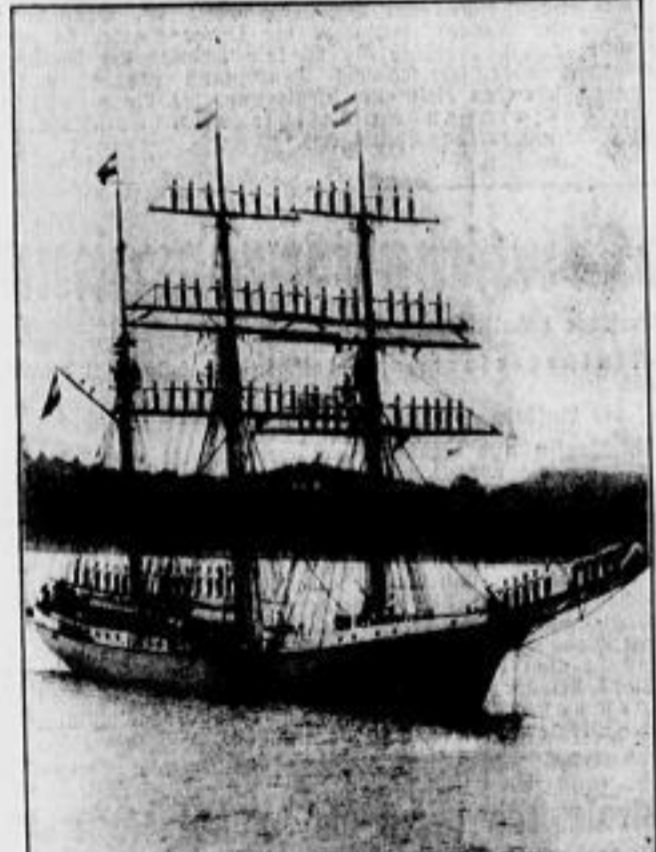
### Helmut Girth von einem Propeller schwer verletzt

**Stuttgart, 26. Juli.** Der bekannte Flieger und Flugmotorenkonstrukteur Helmut Girth erlitt im Flughafen Böblingen am Montagabend einen schweren Unfall. Beim Ausprobieren eines neuen Flugmotors, der beim Europaflug verwendet und in ein Großflugzeug eingebaut werden sollte, kam Girth plötzlich dem anlaufenden Propeller zu nahe. Dabei wurde Girth ein Unterarm abgehackt. Der Flieger wurde schwer verletzt in das Böblingener Krankenhaus gebracht. Nur dem Umstand, daß er mit dem Kopf außer Reichweite des Propellers war, hat Girth es zu verbanken, daß er am Leben blieb.

### o. Gronau nach Montreal unterwegs

**New York, 26. Juli.** Die am Dienstag um 15,30 Uhr (NYZ) in Catterwright (Cabrador) gestartete Maschine des deutschen Ozeanfliegers von Gronau und seiner Begleiter ist auf dem Flugweg nach Montreal um 19,42 Uhr (NYZ) über dem Ozean in Sicht gekommen. Die Ozeanfliegerin des Flugzeuges wurde mit 100 Stundenfliegermeilen angegeben.

Um 17,14 Uhr ökonomischer Normalzeit wurde der „Schiffswald“ über Quebec gesichtet.



Nachfrage ergebnislos geblieben ist, besteht keine Hoffnung mehr auf Rettung der Vermissten. Bisher sind auch keine Leichen geborgen worden.

### Ein schwacher Hoffnungsschimmer

befindet noch in einem Bericht, das auf Hohnsberg umflutet, wonach dänische Fischerboote einige der Verunglückten gerettet und in Hobbö auf Vaasan abgeleitet haben sollen. Da aber nur ein Fischerboot im Hafen von Hobbö aufgebracht werden konnte, ist wenig Hoffnung vorhanden, daß sich das Gerücht bestätigt. Nach Fliegermeldungen liegt das Wrack nur einen Meilen entfernt von dem Ort. Es muß leider damit gerechnet werden, daß die Vermissten größtenteils sich im Augenblick des Unglücks im Schiffsinneren befanden und ertrunken sind. Die Hohnsbergflottille ist inzwischen ebenfalls an der Unfallstelle eingetroffen.

Das Schulschiff „Niobe“ ist eine 650 Tonnen große dreimastige Schonerkreuzer mit Motor, die 1899 auf der Werft in Bremen gebaut wurde und nach gründlichem Umbau in den Jahren 1922 und 1923 von der Reichsmarine als Schulschiff für Seekadetten und Seemannliche Unteroffizierskandidaten in Dienst gestellt wurde. Es ist 46 Meter lang, 9,3 Meter breit und hat 4,8 Meter Tiefgang. Die Besatzung bestand aus 6 Offizieren, 80 Mann

### War das nötig?

Im Trubel des Wahlkampfes darf die kurze halbamtliche Mitteilung nicht ganz unbeachtet untergehen, die uns mit dürren Worten den Beitritt Deutschlands zum Lausanner „Vertrauenspakt“ der Westmächte ankündigt. Im Gegenteil, man muß diesen außenpolitischen Vorgang, wenn er sich hinter den Vorhang und den Ereignissen in Preußen verdeckt, aus dem Zwielicht der Ungewißheit hervorziehen und ihn am kommenden Sonntag mit zur Abstimmung stellen.

Zwei Wochen sind erst vergangen, seit über dieses, hinter dem Rücken der deutschen Delegation zunächst zwischen Frankreich und England abgeschlossene Abkommen die schärfsten Urteile in der deutschen Öffentlichkeit gefällt wurden. Wenn auch zwischen Derriot und Macdonald sofort Meinungsverschiedenheiten über die Bedeutung der diplomatisch verkauften Abreden entstanden sind — der französische sprach bekanntlich von einer neuen „Entente Cordiale“, der Engländer nur von „gemeinsamen Erklärungen“ — so sah man doch, daß die Spitze gegen Deutschland gerichtet sein müsse in der Absicht, deutsche Revisionen zu verhindern und den europäischen Status quo aus der Grundlage von Versailles zu stabilisieren. Eine ähnliche Empfehlung hatte die öffentliche Meinung in Amerika, die in dem Vertrauensabkommen nichts anderes sehen konnte, als den Versuch der Bildung einer gemeinsamen Front der europäischen Schuldner gegen den amerikanischen Gläubiger. Für uns war das ein Grund mehr, dem Abkommen und der von London aus ergangenen Einladung zum Beitritt gegenüber mißtrauisch zu sein; denn zu den über Lausanne hinaus gültigen Grundfragen der deutschen Außenpolitik gehört die Frage, daß die deutschen Teilschuldungen mit den internationalen Schulden nichts zu tun haben und daß wir uns um der Ratifizierung des Lausanner Vertrages willen nicht in eine europäische Front gegen Amerika hineinbringen lassen dürfen. Und das scheint bei Deutschlands Beitritt unvermeidlich zu sein, wenn man sich an den Wortlaut jener „Erklärungen“ erinnert, die in ihrem wichtigsten Teil besagen, daß die beteiligten Regierungen „beabsichtigen, in Übereinstimmung mit dem Geiste der Völkerverständigung in völliger Offenheit Ansichten auszutauschen und einander gegenseitig unterrichtet zu halten über alle zu ihrer Kenntnis gelangenden Fragen, die im Ursprung der Frage ähnlich sind, die jetzt so glücklich in Lausanne geregelt worden ist, und die das europäische Regime betreffen mögen“. Da ist alles hineingepackt: Reparationen, interalliierte Schulden und der ganze Wust der aus dem Versailler Unrecht hervoraquellenden Fragen, die Deutschland und seine Nachbarn nicht zur Ruhe kommen lassen. In jeder einzelnen gibt Deutschland den Rest der ihm verbliebenen außenpolitischen Aktionsfreiheit auf, wenn es sich durch den Beitritt zum Lausanner Konsultationspakt freiwillig die Hände binden läßt. Ein Unternehmen wie Brüning-Curtius' misglückter Hollandsplan mit Oesterreich könnte unter der Herrschaft dieses Paktes von der deutschen Regierung gar nicht mehr selbstständig begonnen werden; sie müßte ihren Plan dem europäischen Gremium unterbreiten, dem entgegen der ursprünglichen Absicht nun auch Belgien, Polen und die kleinen Entente-mächte angehören sollen. Damit wäre die sichere Gewähr gegeben, daß jede deutsche Freiheitsregung, jeder Versuch, auch nur ein Glied der Kette von Versailles zu sprengen, im Laufe der einliegenden „konsultativen“ Verhandlungen im Keim erstickt würde. Ein anderer, sehr wichtiger Punkt des sogenannten Vertrauensabkommens bezieht sich auf die Genfer Abrüstungskonferenz und sieht ein Zusammenwirken der beteiligten Mächte zur Lösung der Abrüstungsfragen vor. Wir müßten also auch über diese Dinge mit einer Mindergruppe verhandeln, die uns, wie die letzten Ereignisse in Genf gezeigt haben, nicht als gleichberechtigten Partner ansetzt.

Aus allen diesen Gründen war die fähle Zurückhaltung durchaus am Platz, mit der die Reichsregierung die Einladung der Westmächte zunächst aufnahm. Man hörte, daß über die Bedeutung und Tragweite der einzelnen Punkte des Vertrauenspaktes Rückfragen in London und Paris gestellt würden, und durfte annehmen, daß diese Prozedur eine diplomatische Form der Ablehnung sei. Umso mehr überrascht die amtliche Mitteilung, daß sich die Reichsregierung bereit erklärt hat, „an einem offenen Meinungs austausch über europäische Fragen auf Grund des Vertrauensabkommens teilzunehmen“. Wenn auch die Reserve in dieser Formulierung greifbar ist, so kann sie doch wohl nur als eine nachträgliche Erklärung verstanden werden. Jedenfalls wird sie in Frankreich und England so aufgefaßt und dahin ausgelegt, daß es gelungen sei, auch die „nationale“ Regierung v. Papens auf das Glatteis jenes europäischen Vertrauens zu locken, auf dem die verschiedenen Regierungen der Entente und der Mitte in Locarno und später in Genf ausgeglitten sind. Man fragt sich verwundert, was sich denn in der Zwischenzeit eigentlich ereignet hat, daß die schweren deutschen Bedenken gegen die

Table with financial data, including columns for various items and their values.