

Dresdner Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes

Abonnementpreis mit der tägl. Unterhaltungsbeilage Leben, Wissen, Kunst und Brautrecht und Jugend einschließlich Bringerlohn monatlich 90 Pf. Durch die Post bezogen vierteljährlich M. 2.75, unter Kreuzband für Deutschland und Österreich-Ungarn M. 3.—. Erscheint tägl. mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.

Redaktion: Bettendorferplatz 10. Tel. 25261. Sprechstunde nur wochentags von 12 bis 1 Uhr. Expedition: Bettendorferplatz 10. Tel. 25261. Geschäftszeit von 8 Uhr morgens bis 7 Uhr abends.

Insertats werden die gewöhnliche Zeitschrift mit 30 Pf. berechnet, bei dreimaliger Wiederholung wird Rabatt gewährt. Vereinskonzessionen 25 Pf. Inserate müssen bis spätestens 1/10 Uhr früh in der Expedition abgegeben sein und sind im voraus zu bezahlen. — Telegramm-Adresse: Dresdner Volkszeitung.

Nr. 243.

Dresden, Sonnabend den 18. Oktober 1913.

24. Jahrg.

Die Katastrophe des Marineluftschiffes.

Während in Leipzig das Jubiläum des Völkerschlachtfeldes mit Kanon und Trompeten eingeleitet wurde, ereignete sich in Johannisthal eine Katastrophe, deren Tragik selbst den unwichtigsten Trommelflag des Jahrhunderttrummels dämpfen wird. Wie die Telegramme gestern nur kurz meldeten, ereignete am Freitag vormittag das neuerbaute Marineluftschiff L 2 das größte der bisher erbauten Luftschiffe. Die ganze Besatzung von 27 Mann bestehende Besatzung fand den Tod und das Besatzungsmitglied vermisst sich mit der stummen Trauer des Volkes.

Der 17. Oktober ist ein furchtbarer Tag in der Geschichte der deutschen Luftschiffahrt. In drei Katastrophen hat er nicht weniger als 30 Todesopfer gefordert. Zum grauenhaften Schicksal des L 2 gesellte sich der tödliche Sturz dreier Flieger, des Oberleutnants Koch und des Sergeanten Raute aus Hamburg aus der Fliegerkategorie des Hauptmanns Hoelzer bei Altenraben. Vor der Majestät des Todes schweigt aller Streit der Parteien und erschüttert steht das ganze deutsche Volk vor dem Leichenwagen der Männer, die im Kampfe für eine große Sache gefallen sind. Aber wenn angesichts der doppelten Fliegerkatastrophe allgemein das Gefühl vorwaltet, daß hier Opfer für einen höheren großen Fortschritt gebracht worden sind, so ist dem neuesten Zeppelinunglück gegenüber desto mehr Zweifel berechtigt, ob hier nicht für eine verlorene Sache Opfer gebracht worden. Beide Marineluftschiffe, die für das Reich mit gewaltigen Kosten erbaut worden sind, die binnen wenigen Wochen durch Katastrophen vernichtet wurden. Menschen und Millionen sind verloren, aber von der neuen deutschen Marineluftflotte besteht im Augenblick nichts als Trümmer und Trümmer.

Warum gerade die beiden Marineluftschiffe ein so trübseliges und trauriges Ende finden mußten, während die anderen Passagierschiffe starrer Konstruktion es zu einem verhältnismäßig höheren Grade von Betriebssicherheit gebracht haben, das festzustellen wird Sache der sachverständigen Untersuchung sein. Welche Aufklärung wird kaum je zu erlangen sein, da die Teilnehmer der Unglücksfahrt nicht mehr am Leben sind. Hier aus dem Umstand, daß vor der Abfahrt alle Apparate einwandfrei funktionierten und daß die Luftschiffe trotz dem angetrieben wurde, wie aus der Tatsache, daß die letzten Jahre mit einer verhältnismäßig hohen Zahl ähnlicher Unglücke bedacht haben, dürfen wohl die Fragen herabgeholt werden: Was ist nicht der Rekordgeist unserer Zeit auch in der Militär-Aeronautik unheilvoll bemerkbar? Ist es nicht vielleicht die Sucht, dem Ausland mit überraschenden Leistungen imponieren zu wollen, was als letzte Ursache für manches Flieger- und Luftschiffunglück anzusehen ist? Oder sind die Zeppeline nicht vielleicht als Kriegswerkzeuge unüberwindbar? Ueber die Ursachen der Explosion weiß der amtliche Bericht des Reichsmarineamts vorläufig nicht mehr mitteilen als:

Aus den bisherigen Beobachtungen ergibt sich zunächst, daß die Ursache des Unfalls in einer Kurzschlußung zu suchen ist, die im Inneren des Luftschiffes, sondern in oder über der Vorderen Motorabgasanlage entstand. Es wird versucht werden, durch genaue Untersuchungen der Leberbleibe über die Entstehungsursache Genaueres in Erfahrung zu bringen.

Die Ermagungen, die von Fachleuten über die Ursache der jüngsten Katastrophe angestellt werden, weisen auf den kindlichen Punkt dieser Zeppelin-Kampfluftschiffe hin. Es wird nämlich die Vermutung ausgesprochen, daß die Explosion durch einen Funken verursacht sein könnte, der von einem über das Luftschiff dahinschwebenden Flugzeug abgeprungen sei. Wenn schon das zufällige Nebeneinander von Flugzeug und Luftschiff solche katastrophale Folgen haben kann, so kann man sich leicht vorstellen, wie sich im Ernstfall ein Kampf zwischen den beiden Rivalen entwickeln würde. Das kleine billige Flugzeug mit zwei Mann Besatzung ist für das große teure stark bemannete Luftschiff ein überlegener Gegner. Das Luftschiff, das den Elementen so leicht unterliegt, ist zu langsam, um es mit Feinden aufnehmen zu können, die, mit allen technischen Fortschritten bewehrt, auf seine Verwundung hinarbeiten.

Es liegt eine grauenhafte Warnung in der Tatsache, daß die Zeppeline in dem Augenblick, in dem sie zu Bergungen feierlicher Waffenvernichtung ausgefahret werden sollten, für ihre eigenen Anlässe zur Gefahr geworden sind. Das Ausland wird diese gebredlichen Droher aus den Völkern wenig fürchten. Desto stärkeren Grund hat das Ausland, sich mit der Frage zu befassen, ob der furchtbare Luftkrieg im Frieden weiter fortgeführt werden darf, der bisher keinen Erfolg gebracht, sondern nur ungeheure Opfer an Gut und Blut gefordert hat. Und das fromme Gebälgebare der Rationalistenpresse von „patriotischer Pflichterfüllung“ und „Tod fürs Vaterland“ darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß jedes Menschenleben zu kostbar ist, um für die technischen Probleme des Massenmordes aufs Spiel gesetzt zu werden.

Die Katastrophe.

Berlin, 17. Oktober. Ueber die furchtbare Explosionskatastrophe, der das Marineluftschiff L 2 zum Opfer gefallen ist, wird noch gemeldet: Die Ursache des Luftschiffes verzögerte sich etwas, weil der eine der Motoren nicht funktionieren wollte und einzelne Leute der Bedienungsmannschaften äußerten ihre lebhaften Bedenken. Schließlich kam aber der Motor in Gang und das Luftschiff hob sich gegen 10 1/2 Uhr mit seiner aus insgesamt 28 Mann bestehenden Besatzung in die Luft. Es flog sehr schnell bis zu 900 Meter, kreuzte eine Weile über dem Flugplatz Johannisthal und fuhr dann in der Richtung nach dem Teufelsberg davon. Plötzlich, als es sich in der Höhe von Kadow befand, schob aus dem vorderen Teil des Luftschiffes eine gewaltige Blühflamme heraus. Unmittelbar darauf erfolgte eine furchtbare Detonation, die meilenweit im Umkreise gehört wurde, und schon in der nächsten Sekunde stand das ganze Luftschiff in Flammen. Durch die Gewalt der Explosion wurde die Ballonhülle in Tausende und Abertausende von Fetzen, kaum einige Zentimeter großen Fetzen zerfallen, die wie ein Regen über das Feld niederrieselten. Von dem Luftschiff sah man hoch oben in der Luft einen Augenblick lang die glänzenden Aluminiumstangen des Gerüsts und dann tauchte der schwere Schiffskörper, der über und über in Rauch gehüllt war, zur Erde herab. Während des Sturzes sprangen zwei Mann der Besatzung aus der Gondel heraus. Sie wurden von dem auf sie stürzenden Gerüst des Luftschiffes gerammt. Die Trümmer des Luftschiffes schlugen mit einem furchtbaren Knack auf den Erdboden auf, und das ganze Gefolge wurde dabei vollständig deformiert. Die Hülle des Körpers, die eine unheimliche Masse bildet, hat sich tief in den Boden eingegraben, während die weichen Enden senkrecht in die Höhe ragen. Die Nachricht von dem Unglück verbreitete sich außerordentlich schnell. Von allen Seiten strömten erst Hunderte, dann Tausende von Menschen herbei, in der unbestimmten Hoffnung, sich noch rettend betätigen zu können. Vom Flugplatz Johannisthal kamen die Flieger und die dort anwesenden Offiziere in Automobilen und allen möglichen Gefährten, die im Augenblick zur Verfügung standen, herbei. Tausende Zuschauer der umliegenden Ortsteile wurden alarmiert, und schon nach wenigen Minuten waren die ersten Hilfsmannschaften zur Stelle.

Die amtliche Totenliste.

Die Namen der Verunglückten werden vom Reichsmarineamt wie folgt angegeben:

1. Vom Reichsmarineamt: Korvettenkapitän Behnisch, Santrat Neumann, Baumeister Pieper, Leutnant Lehmann, Friedl, Gütle.

2. Von der Marine-Luftschiff-Abteilung: Kapitänleutnant Freyer, Kapitänleutnant (Alexander) Trend, Marine-Oberingenieur Paulmann, Busch, Steuermann Pittelkow, Maschinenführer, Bootsmannswart Berner, Signalmann Kluge, Ober-Maschinenmanns Examer, Seidel, Torpede-Ober-Maschinenmanns Weber, Friedl, Tedeit, Segelmachermann Müller.

3. Von der Zeppelin-Abteilung: Kapitän Glud, Ingenieur Schüler, Monteur Hohenstein, Bauer. Von Adolphi-Augusta-Garde-Grenadier-Regiment Nr. 4 wurde Leutnant Bröck, d. Hiel schwer verletzt. (Inzwischen verstorben.)

An der Unglücksstätte. — Der Jammer der Angehörigen.

Im Laufe des Vormittags kamen bereits mehrere Personen, die von der Katastrophe gehört hatten, nach dem Reichsmarineamt, um sich nach dem Schicksal ihrer Angehörigen zu erkundigen. Ihnen konnte nur der traurige Bescheid erteilt werden: die ganze Besatzung ist der Explosion zum Opfer gefallen. Die Offiziere des Nachrichtenamtes im Reichsmarineamt hatten heute alle Hände voll zu tun. Der Telegraph hatte das Unglück bereits aller Welt verkündet und von überall her kamen telephonische Anfragen nach den näheren Umständen. — Graf Zeppelin ist vom Reichsmarineamt sofort telegraphisch in Kenntnis gesetzt worden. — Herzogreichende Egenen spielten sich an der Unglücksstätte ab. Die Frau eines Obermanns irzte, mit ihrem kleinen Kinde auf dem Arm, verzweifelt umher und suchte ihn Gatten. Endlich fand sie ihn; der Körper war vollständig zerstört, nur an dem Kopfe in der Dienstrühe konnte sie ihn erkennen. — Die Leberreste des Luftschiffes lassen deutlich erkennen, daß der Ballon nach dem Brande senkrecht in die Tiefe stürzte.

Der einzige Überlebende Leutnant Freiherr v. Hiel vom Augusta-Regiment ist im Kaiser-Kranlenhaus seinen entsetzlichen Brandwunden erlegen. Die Ärzte hatten außerdem noch eine Verletzung des Rückenmarks festgestellt. Mit Leutnant v. Hiel ist die Zahl der Toten auf 28 Personen gestiegen. Erst in später Nachmittagsstunde gelang es beim Schein vom Magnesiumadeln die Leichen der letzten Toten, des Segelmachermanns Müller und des Ingenieurs Schüler von der Zeppelin-Abteilung, aus dem tiefen Krümmersaule zu befreien.

Die früheren Zeppelin-Katastrophen.

Der Lebensweg der Zeppelinluftschiffe ist ein Dornen- und Leidenweg. Die meisten von ihnen haben ein gewaltiges Ende gefunden. Manche von ihnen erreichten nur wenige Monate Lebensdauer.

L. Z. 1 machte im Jahre 1900 nur wenige Fahrten und wurde wegen verschiedener Mängel nach knapp sechs Monaten abgebrochen. L. Z. 2 ging nach 2 1/2 Monaten Lebensdauer am 18. Januar 1906 im Sturm zugrunde.

L. Z. 4 wurde nur sechs Wochen alt. Er wurde am 4. August 1908 bei Osterdingen völlig vernichtet.

L. Z. 5 (als Armeeluftschiff Z. 2) verunglückte am 26. April 1911 bei Zeitzburg.

L. Z. 6 verbrannte am 15. September 1910 in seiner Halle in Boden-Ost, wobei zehn Menschen verlegt wurden.

L. Z. 7, das Delagialschiff Deutschland, scheiterte am 28. Juni 1910 im Teutoburger Walde.

L. Z. 8 wurde am 18. Juni 1912 das Opfer eines Brandes in seiner Halle in Friedrichshafen.

L. Z. 10 verbrannte am 28. Juli 1912 in Düsseldorf.

Erst L. Z. 1 wurde am 19. März 1913 bei Karlsruhe ein Opfer des Sturmwindes und

L. Z. 1 (das Marineluftschiff) ging am 9. September in der Nordsee unter.

Diese Katastrophen verlängert sich durch zahlreichere Unfälle von denen viele auch Menschenleben forderten.

Die Erntezahl in Hamburg 1.

Otto Stolten gewählt.

Am Freitag fand die Reichstagserversammlung im 1. Hamburger Wahlkreis statt, dessen Vertreter im Reichstags August Bebel seit dem Jahre 1888 — mit einer Unterbrechung in der Legislaturperiode 1893/97 — gewesen ist.

Das vorläufige Wahlergebnis lautet:

Es wurden von 35818 Wahlberechtigten 3941 gültige Stimmen abgegeben. Davon erhielten Reichstags Otto Stolten (Soz.) 17332, Rechtsanwalt Dr. Petersen (fortschrittl. Volksp.) 4735, Hauptpastor Dr. Kade (natl.) 2421, Landrichter Dr. Koch (konf.) 984, Justizsekretär Arnold (deutschl.) 225, Schriftsteller Christensen (Soz.) 35 Stimmen. Zerstückelt waren 5 Stimmen.

Unser Parteigenosse Otto Stolten ist, wie erwartet wurde, mit großer Mehrheit gewählt worden.

Bei den allgemeinen Wahlen im Januar 1912 erhielt Bebel 20633 Stimmen, die Fortschrittler 6331, die National-liberalen 2909, das Zentrum 274 Stimmen. Die jetzige Wahl zeigt also einen starken Stimmenrückgang sowohl für die Sozialdemokratie wie für die gegnerischen Parteien. Der Stimmenrückgang erklärt sich leicht. Bei einzelnen Erntezahlen sind manche Teile der Wählerschaft viel schwerer zu interessieren als bei den allgemeinen Reichstagswahlen. Das ist um so mehr der Fall, wenn der Sieg der Sozialdemokratie in Hamburg 1 unter diesen Umständen 17 1/2 Tausend Stimmen auf ihren Kandidaten vereinigt hat, so ist dies ein Ausmaß des Wahlerfolgs, mit dem sie sehr zufrieden sein kann. Es muß bei Beurteilung des Wahlausganges und Berücksichtigung werden, daß durch die großen baulichen Umänderungen in Hamburg, denen viele alte Wohnhäuser weichen müssen, die Arbeiter immer mehr aus der Stadt und damit aus dem ersten Wahlkreis gedrängt werden.

Die gegnerischen Parteien sind mit ziemlich großen Illusionen in den Wahlkampf gegangen. Sie hatten ihre Hoffnung auf das Verschwinden des glänzenden Namens Bebel gesetzt. Auch hatten sie durch Aufstellung recht vieler Sonderkandidaturen auf Verwirrung mancher Wählerschichten gerechnet. Außer den zwei liberalen Kandidaten gab es eine konservativ und eine deutschsozial-gelbe Kandidatur. Diese Kandidaten haben völlig verfehlt. Die Hoffnungen der kapitalistischen Parteien sind eintausend gescheitert. Die werktätige Bevölkerung in Hamburg hat das Andenken August Bebel's trefflich geehrt, indem sie mit gewaltiger Mehrheit ihre Zugehörigkeit zur Sozialdemokratie bekundete und unseren bewährten Parteigenossen Otto Stolten in das Reichsparlament entsandte.

Das Schlachtfeld der Arbeit.

(Von unserem Korrespondenten.)

1k. London, 16. Oktober.

Es ist kein Zweifel mehr darüber möglich, daß das Grubenunglück in Senghenydd bei Cardiff in Südwales die furchtbarste Katastrophe ihrer Art ist, die sich je in Großbritannien zugetragen hat. Bisher sind 51 Leichen geborgen und 315 Arbeiter sind noch in der höllischen Grube, und alle Hoffnung, sie noch lebend ans Tageslicht zu fördern, ist aufgegeben worden. Die voraussichtliche Gesamtzahl der Toten beläuft sich also auf 426. Obgleich die kleineren oder größeren Katastrophen in den Kohlenfeldern Großbritanniens an der Tagesordnung sind und kaum ein Jahr ohne größeres Unglück vergeht, so sind seit 1860 doch nur zwei Grubenkatastrophen vorgekommen, die sich an Furchtbarkeit annähernd mit der gegenwärtigen messen können: die erste 1866 in