Dresdner Neueste Nachrichten

Anzeigenpreise: Die 36 mm breite Zeile kostet 0,35 R.-M., für auswärts 0,40 R.-M. Die Reklamezeile im Anschluß an redaktionellen Text, 79 mm breit, kostet 2 R.-M., für auswärts 2,50 R.-M. — Die Briefgebühr für Buchstabenanzeigen beträgt 0,30 R.-M. — Für Einschaltung an bestimmten Tagen und Plätzen kann eine Gewähr nicht übernommen werden.

Unabhängige Tageszeitung
mit Handels- und Industrie-Zeitung

Bezugspreise: Bei freier Zustellung durch Boten ins Haus monatlich **2,25 R.-M.** in der Tschecho-Slowakei monatlich č Kr 15. Postbezug für Monat Mai 2,25 R.-M. einschließlich 0,72 R.-M. Postgebühren (ohne Zustellungsgebühr). Kreuzbandsendungen: Inland wöchentlich 1,10 R.-M., Ausland 1,25 R.-M. **Einzelnummer 15 R.-Pf.**, außerhalb Groß-Dresdens **20 R.-Pf.**

Redaktion, Verlag und Hauptgeschäftsstelle: Dresden-A., Ferdinandstr. 4 • Fernruf: für den Ortsverkehr Sammelnummer 24601, für den Fernverkehr 14194, 20021, 27981—27983 • Telegr.: Neueste Dresden • Postscheck: Dresden 2060
Unverlangte Einsendungen ohne Rückporto werden weder zurückgesandt noch aufbewahrt. — Im Falle höherer Gewalt, Betriebsstörung oder Streiks haben unsere Bezieher keinen Anspruch auf Nachlieferung oder Erstattung des entsprechenden Entgelts

Nr. 115 | Sonntag, 19. Mai 1929 | XXXVII. Jahrg.

Nach der Notlandung in Toulon

Dr. Eckeners Dank für die großzügige französische Hilfsaktion — Noch keine Entschlüsse über Fortsetzung oder Aufgabe der Amerikafahrt

Dujardin auf Kosten der Staatskasse freigesprochen

12 schwere Stunden

Mit tiefem Bangen verfolgte man gestern abend wohl überall in Deutschland den Verzweiflungskampf des „Graf Zeppelin" mit dem Mistral, jenem kalten, in Südfrankreich so sehr gefürchteten Nordwind, der im ganzen Rhonetal, teilweise mit einer Stundengeschwindigkeit von 80 Kilometer, tobte. Immer ernster, immer hoffnungsloser lauteten die Nachrichten über das Luftschiff, das nur noch mit der Kraft eines einzigen Motors vorwärtskommen konnte, nachdem im Laufe des Tages auch noch der dritte Motor versagt hatte. Befreit atmete man schließlich auf, als in der neunten Abendstunde es der Schiffsleitung doch noch gelang, Luftschiff und Passagiere heil und unversehrt auf dem französischen Marineflugplatz Cuers bei Toulon zu landen, wo es in der Halle der auf so tragische Weise auf dem Mittelmeer verunglückten „Dixmuide" verankert liegt.

Die französischen Behörden haben, wie jedermann in Deutschland dankbar feststellen wird, das Menschenmögliche getan, um das Luftschiff zu retten. Sämtliche Garnisonen im Rhonetal von Lyon bis Marseille waren alarmbereit. Stundenlang folgten Lastautos mit Soldaten dem Luftschiff von Valence nach Montélimar und ins Rhonetal hinein, um für jeden Notfall sofort zur Hand zu sein. Als Dr. Eckener den Kampf aufgab und darauf verzichten mußte, sein Schiff doch noch glücklich nach Friedrichshafen zu bringen, und er sich an das französische Luftfahrtministerium wandte mit der Bitte, auf dem Marineflugplatz in Cuers zu landen, erhielt er folgende Antwort der französischen Regierung:

„Landen Sie, wo Sie wollen und zu welcher Zeit Sie wollen. Wir werden alles tun, um Ihnen die Landung zu ermöglichen und das Leben Ihrer Passagiere und Mannschaften zu erhalten."

Dieses Versprechen haben die französischen Behörden auch gehalten. Dr. Eckener sprach nach der glücklichen Landung in Cuers seine Bewunderung aus über die geschickte Hilfe der zum größten Teil völlig ungeschulten französischen Mannschaften. Er sandte dem französischen Luftfahrtministerium ein Danktelegramm, und diesem Dank schließt sich auch das gesamte deutsche Volk aus vollem Herzen an.

Was nun weiter werden wird, läßt sich natürlich zur Stunde noch gar nicht sagen. Dr. Dürr, der Konstrukteur des Zeppelin, ist auf dem Wege nach Toulon. Ebenfalls wurden in Friedrichshafen vier Maybach-Motoren abgeschickt, die in Toulon in das Luftschiff eingebaut werden sollen. Das Luftschiff soll, soweit bisher feststeht, etwa zehn Tage in Toulon liegen bleiben. Ob es nach den notwendigen Reparaturen seinen Flug nach Amerika fortsetzen oder nach Friedrichshafen zurückkehren wird, ist noch nicht bekannt.

•

Dr. Eckeners Dank an Frankreich

× Paris, 18. Mai

Dem Vertreter der Agentur Havas erklärte Dr. Eckener, der in einem Hotel in Toulon abgestiegen ist, folgendes: „Niemals habe ich eine so schwierige Fahrt gehabt. Ich bin außerordentlich befriedigt von der tadellosen Landung. Die Anordnungen, die ich in deutscher Sprache gab, wurden unten auf der Erde französisch übersetzt und mit einer geradezu bewunderungswürdigen Präzision ausgeführt. Sie wissen, daß die Landung eines Zeppelins immer ein außerordentlich schwieriges Manöver ist. Ich füge hinzu, daß das Personal, das uns zu Hilfe gekommen ist, in keiner Weise geschult war, deshalb bin ich besonders begeistert über die Durchführung der Landung. Sie beweist die technischen Fähigkeiten der Flugplatzleitung, der ich besondere Hochachtung zolle. Sagen Sie auch, daß ich der französischen Marine sehr dankbar bin, daß sie uns zu Hilfe kam."

Die Untersuchung des Schadens

Sonderdienst der Dresdner Neuesten Nachrichten

UP Toulon, 18. Mai. (Durch United Preß)

Die Besatzung des Zeppelinluftschiffes nahm heute morgen eine eingehende Untersuchung vor, um feststellen zu können, ob das Luftschiff imstande wäre, nach Friedrichshafen zurückzukehren. Soweit man bisher erkennen kann, hat die Struktur des „Graf Zeppelin" nirgends gelitten und nur hier und da zeigen sich an einigen kleineren Metallteilen Risse und Einbuchtungen. Die notwendigen Reparaturen können sofort vorgenommen werden, ohne daß es nötig ist, Gas abzulassen. Die Hülle hat nirgends gelitten. Während der Nacht standen Franzosen und Deutsche im Schuppen Wache. Dr. Eckener hat sich bisher geweigert, irgend jemand zu sprechen, und hat sich in sein Zimmer eingeschlossen. Von seiten der Luftschiffbesatzung wird erklärt, daß Eckener in Toulon bleiben will, um die Reparaturarbeiten zu überwachen.

•

Die Ankunft in Toulon

Telegramm unsres Sonderkorrespondenten

G. Cuers bei Toulon, 18. Mai (morgens 4 Uhr)

Da das Luftschiff „Graf Zeppelin" durch die Havarie dreier Motoren in seiner Maschinenkraft stark geschwächt war, konnte es nicht weiter das Rhonetal aufwärts fahren, wo der Mistral mit ungeheurer heftiger Windstärke herrschte. Um 7 Uhr abends teilte die Leitung des Luftschiffes dem Marinepräfekten von Toulon mit, daß sie die Absicht habe, in Cuers bei Toulon, dem Zentrum der französischen Marineluftfahrt am Mittelmeer, zu landen. In der neunten Abendstunde gelangte das Luftschiff auf den Flughafen von Cuers. Dort fanden wir zahlreiches technisches Personal und etwa 600 Mann Truppen vor, die unter der technischen Leitung von Korvettenkapitän Hamon, dem Kommandanten der Station, in voller Hilfsbereitschaft auf den Empfang des Luftschiffes gerüstet waren. Das ausgezeichnete Wetter — der Mond schien hell und der Wind hatte sich vollständig gelegt — kam dem Landungsmanöver sehr zustatten. So gelang es dem Zeppelin, auf vollkommen glatte Weise zu Boden zu kommen. Passagiere und Mannschaft waren heil und es gab auch nicht die kleinste Verletzung. Auch das Material des Schiffskörpers blieb vollkommen intakt. „Graf Zeppelin" wurde sodann in die große französische Lufthalle hineinbefördert, die schon früher lenkbare Luftschiffe beherbergt hat.

Als wir das Luftschiff verließen und den Herren des französischen Marinekommandos und der Flughafenleitung begegneten, sprach Dr. Eckener zunächst seine Entschuldigung aus, daß er sich nicht ausreichend in französischer Sprache ausdrücken könne. Er bat daher mich darum, seine Erklärungen ins Französische zu übersetzen. Er führte sodann aus, daß er dem Kommandanten Kapitän Hamon seinen allerwärmsten Dank sage für die ebenso schnelle wie wirksame Hilfeleistung, die er dem Luftschiff bei der Landung habe zuteil werden lassen. Dr. Eckener betonte ganz besonders, in welch ausgezeichneter Weise Kapitän Hamon die schwierigen Operationen geleitet habe, deren Schnelligkeit und Präzision in jedem Stadium der Landungsarbeit ihn mit voller Bewunderung erfüllt habe.

Eine phantastisch-abenteuerliche Fahrt

Nur mit knapper Not einer Katastrophe entgangen

Telegramm unsres Sonderkorrespondenten

G. Toulon, 18. Mai, mittags 12 Uhr

Ich brenne darauf, Ihnen einen ausführlichen Bericht von meinen Eindrücken und den Erlebnissen der letzten 24 Stunden zu geben. Leider muß ich mich wegen der unerhört schlechten telephonischen Verbindung darauf beschränken, Ihnen nur einige ganz kurze Mitteilungen zu machen, um Ihnen überhaupt ein Lebenszeichen zu geben. Die gefährliche Periode unserer Fahrt setzte gestern 15 Uhr ein, als wir in der Nähe von Valence die erste Notlandung vorzunehmen versuchten. Das Luftschiff fuhr nur noch mit einem einzigen Motor, der zeitweise auch noch aussetzen mußte, um uns nicht durch einseitigen Widerstand gegen den Sturm in noch größere Gefahr zu bringen. Es war eine phantastisch-abenteuerliche Fahrt, die nun begann. Einmal kamen wir gerade noch mit knapper Not über einen ganz bewaldeten hohen Berg hinweg. Im letzten Augenblick trieb das Luftschiff, von einem starken Windstoß erfaßt, kerzengerade in die Höhe. Nur dadurch wurde es vor dem sicheren Zerschellen gerettet. Der Stoß war so heftig, daß sogar die schweren Schreibmaschinen vom Tische fielen. Später ging noch das elektrische Licht aus, so daß wir unsern Bericht im Dunkeln schreiben mußten. Ein amerikanischer Gast ließ sich dadurch allerdings nicht stören — er schlief die ganze Zeit über. Heute morgen versuchten die Offiziere des Zeppelins die ganze Zeit über, mit Deutschland in drahtlose Verbindung zu treten. Leider gelang das nicht. Da alle vier Motoren von Maschinendefekt betroffen sind, dürfte sich eine Konstruktionsänderung als notwendig erweisen. Ueber die Dauer des Aufenthaltes kann man zunächst natürlich noch nichts mitteilen.

•

Die Erlebnisse eines Passagiers

× New York, 18. Mai. (Durch Funkspruch)

Nach einem Telegramm des Zeppelinpassagiers v. Kryha an Associated Preß haben sich in den kritischen Stunden der Fahrt die ersten Anzeichen einer Motorenstörung ungefähr nach dem Verlassen der französischen Küste am Donnerstag gezeigt. In der Nähe von Valencia in Spanien erwies es sich, daß die Hoffnung, den Schaden mit Bordmitteln beheben zu können, nicht in Erfüllung gehen würde, und Dr. Eckener sah sich veranlaßt, die Passagiere zu befragen, ob sie für einen Versuch, die Fahrt fortzusetzen oder für die Rückkehr stimmten. Die Mehrzahl entschied sich für die Rückkehr. Dr. Eckener bezeichnete als einzigen Ausweg die Mitgliedern der Fahrtleitung und einem Teil der Mannschaft zunächst noch auf dem Flugplatz zurückblieb. Wie ganz natürlich, sind die Passagiere über die Verzögerung der Fahrt nach New York enttäuscht, jedoch fiel kein Wort, das von einem Schwinden des Vertrauens zeugte. Die Mehrheit wird jedenfalls, sobald die Fahrt nach Amerika angetreten wird, ihre Kabinen wieder beziehen.

Die Passagiere legten keine übermäßige Besorgnis an den Tag. Die Stimmung an Bord war durchaus gut, zumal man in die Führung Dr. Eckeners volles Vertrauen setzte. Die warmen Mahlzeiten mußten allerdings infolge der Lahmlegung der Maschinenanlage unterbleiben. Angesichts des starken Windes und der Tatsache, daß nur noch ein Motor triebfähig geblieben war, stellte es sich schließlich heraus, daß auch die geplante direkte Rückfahrt nach Friedrichshafen sich nicht als durchführbar erweisen würde. Trotzdem herrschte unter den Passagieren kein Zweifel daran, daß Dr. Eckener auch bei einer improvisierten Landung den Zeppelin sicher auf den Boden bringen würde.

Nach der Landung machten die meisten Passagiere von den Automobilen, die die Flughafenleitung in zuvorkommendster Weise zur Verfügung gestellt hatte, Gebrauch, um sich direkt nach Toulon ins Hotel zu begeben.

(Weitere Meldungen siehe Seite 2)

Praeceptores Germaniae

Zur Tagung des Deutschen Lehrervereins in Dresden

Von Univers.-Prof. Dr. **Willy Hellpach** (Heidelberg), vorm. badischer Unterrichtsminister, M. d. R.

Nahezu alle großen Persönlichkeiten, welche politische Geschichte gestaltet haben, sind von der Wichtigkeit der öffentlichen Erziehung für ihr eigenes Werk an ihrem Volke durchdrungen gewesen. Noch in der jüngsten Vergangenheit hat der große Revolutionär des ältesten und größten Reiches der Erde, Chinas, der Arzt Sun-Yat-sen, in der Stufenfolge seines Entwicklungsprogrammes die Erziehung des Volkes zeitlich sogar vor die Aufgabe der Verfassungsschöpfung gestellt. Auch der Freiherr vom Stein konnte sich die Wiedergeburt seines Staates aus dem Volkstum nicht ohne durchgreifende Erziehungsmaßnahmen vorstellen. Die Heranbildung der Volksmassen zur Fähigkeit der Verantwortung für das Gemeinwesen bildete für ihn und seine Mitarbeiter eine Hauptvoraussetzung des Gelingens und Gedeihens ihres Erneuerungswerkes. In der Tat: jede noch so schöne äußere Verfassung eines Staates bleibt eine leere Hülse, wenn nicht die innere Verfassung des Volksbewußtseins ihr Füllung und damit lebendige Wirkung verleiht. Vollends die Volksherrschaft ist ganz wesentlich von einer weltanschauenden Volkserziehung abhängig: man kann nicht oft genug betonen, daß Demokratie und Volksschule gleichsam Zwillingsgeschwister sind.

* * *

Ein führender Theoretiker der Erziehungswissenschaft unserer Gegenwart hat kürzlich einen Warnungsruf vor der „Verschulung Deutschlands" in die Welt gehen lassen. Wer wollte bezweifeln, daß in dieser Abhandlung Eduard Spranger mancherlei ausspricht, was den kritischen Beobachter unsrer Entwicklung seit längerem mit Zweifel und Sorge erfüllt? Aber man wird doch die Einschränkung machen müssen, daß die Gefahr wesentlich nach obenhin besteht: namentlich die Jugend unsrer führenden Schichten geht heute zu lange in die Schule, sie überaltert in bedenklicher Weise, ehe sie die Schule mit dem Leben vertauschen darf. Ununterbrochen nimmt die Semesterzahl der akademischen Berufsvorbereitungen zu, und diejenigen, welche in stets wachsender Zahl die höheren Schulen mit dem Reifezeugnis verlassen, stehen an der Schwelle des zwanzigsten Lebensjahres. Für die Volksschule aber bemerkt auch Spranger, daß sie unzulänglich in ihrer Ausdehnung sei — und weil sie es ist, darum wird sie von einem so großen Teil derjenigen, die ihre geborenen Absolventen wären, vorzeitig verlassen: hier liegt eine der Ursachen, welche die Ueberfüllung des höheren Schulwesens und seine Belastung mit Jugendlichen, die eigentlich sein Ziel gar nicht suchen, erzeugt haben. In der Tat, die Neugestaltung der Volksschule im Zusammenhang mit dem sie ergänzenden, aber niemals ersetzenden Berufsschulwesen ist eine der dringendsten Forderungen im öffentlichen Erziehungswesen unsrer Epoche. Man darf vertrauen, daß auch hier die Volksschullehrerschaft selber die Initiative ergreift, um den Neubau kundig auf- und auszuführen. Dieses Vertrauen haben wir, weil in den letzten Jahrzehnten die stärksten pädagogischen Erneuerungsgedanken und Erneuerungstaten aus den Reihen der Volksschullehrerschaft gekommen sind, während im Lager der Hochschule und teilweise auch des höheren Schulwesens eine sehr konservative Haltung zu den Erziehungsfragen vorherrscht.

* * *

Die Lehrer sind gewiß im öffentlichen Leben für diejenigen, denen sie ihre Forderungen abringen mußten, nicht immer bequeme Kämpfer gewesen. Aber über allem Kampf des Tages und der Stunde hinaus, in dem auch einmal kräftig daneben gehauen wird, bleibt die Erneuerung des Schulerziehungsverfahrens ganz besonders auf den elementaren Anfangsstufen der Volksschule eine Großtat am Volkstum, welche kein gerecht Urteilender der deutschen Volksschullehrerschaft streitig machen kann. Und fast überall hat dieses Erneuerungswerk im Schatten von Erschwerungen gestanden, die im letzten Jahrzehnt eher zugenommen haben, als daß sie beseitigt worden wären. Noch immer gibt es zahllose Schulklassen in Deutschland, die sinnlos überfüllt sind, während ein großes Lager von jungem Lehrernach-

SLUB
Wir führen Wissen.