Dresdner Neueste Nachrichten

mit Handels- und Industrie-Zeitung

Schriftleitung, Verlag und Hauptgeschäftsstelle: Dresden-A., Ferdinandstraße 4

Anzeigenpreise: Grundpreis: die 22 mm breite mm-Zeile im Anzeigenteil 14 Rpf., die 70 mm breite mm-Zeile im Textteil 1,40 RM. Rabatt nach Staffel B. Anzeigenpreisliste Nr. 3. Briefgebühr für Buchstabenanzeigen 30 Rpf. ausschl. Porto. Für Einschaltung an bestimmten Tagen und Plätzen wird keine Gewähr übernommen.

Bezugspreise: Bei freier Zustellung ins Haus einschl. Trägerlohn monatlich 2,00 RM. Halbmonatl. 1,00 RM. Postbezug monatl. 2,00 RM. einschl. 45 Rpf. Postgebühren (ohne Zustellungsgebühr) Kreuzbandsendungen: Für die Woche 1,00 RM. Einzelnummer 10 Rpf., außerhalb Groß-Dresdens 15 Rpf.

Postadresse: Dresden-A. 1. Postfach • Fernruf: Ortsverkehr Sammelnummer 24601, Fernverkehr 14194, 20024, 27981–27983 • Telegr.: Neueste Dresden • Berliner Schriftleitung: Viktoriastr. 4a; Fernruf: Kurfürst 9361–9366

Postscheck: Dresden 2060 – Nichtverlangte Einsendungen ohne Rückporto werden weder zurückgesandt noch aufbewahrt. – Im Falle höherer Gewalt oder Betriebsstörung haben unsre Bezieher keinen Anspruch auf Nachlieferung oder Erstattung des entsprechenden Entgelts

Nr. 38 | Donnerstag, 14. Februar 1935 | 43. Jahrgang

Das amerikanische Luftschiff „Macon" zerstört

Sturmfahrt an der kalifornischen Küste — Die Besatzung bis auf zwei Mann gerettet

Das Ende der „Macon"

Sonderkabeldienst der Dresdner Neuesten Nachrichten

San Franzisko, 13. Februar (Durch United Preß)

Das größte amerikanische Luftschiff, die „Macon", ist einem Unglück zum Opfer gefallen. Die „Macon" hatte am Montag ihre Halle verlassen, um einen Probeflug durchzuführen, der im Rahmen von Flottenübungen stattfinden sollte. Südöstlich von Point Sur an der kalifornischen Küste geriet das Schiff in einen Sturm, der es zwang, aus 600 m Höhe auf das Meer niederzugehen. Die aus 83 Mann bestehende Mannschaft konnte sich bis auf zwei Mann, die als verloren gelten müssen, in die mitgeführten Gummiboote retten. Sie wurde dann von herbeigeeilten Kriegsschiffen aufgenommen. Das Luftschiff selbst ist im Meere versunken.

Die Ursache des Unglücks ist im Augenblick noch nicht restlos geklärt. Wahrscheinlich ist es auf einen Orkan zurückzuführen, der in den Stunden vorher über Kalifornien und die Küstengewässer tobte. Als das Luftschiff niedergehen mußte, war die See jedoch ziemlich glatt. Die Sicht war schlecht und es regnete stark. Der Absturz erfolgte, nachdem das Hinterschiff auseinandergebrochen war. Nach einer Darstellung soll eine Explosion im Schiff die Ursache dazu gewesen sein.

Der Führer des Luftschiffes,

Commander Wilen, erklärte, er nehme an, daß die Höhensteuerung weggerissen worden sei. Admiral Thomas Senn, der Kommandant des 12. Marinedistrikts, sagt, daß Tausende von Ursachen zu dem Ende der „Macon" geführt haben könnten. Man wisse zwar, daß das Wetter zur Zeit des Unglücks schlecht war, aber die wirkliche Ursache der Katastrophe werde sich vielleicht nie ermitteln lassen. Der Leuchtturmwächter von Point Sur, Thomas Henderson, erzählt, daß er den Donner der Motoren der „Macon" kurz vor dem Unglück gehört habe, das Luftschiff selbst aber habe er nicht sehen können, da es in den niedrig hängenden Wolken flog. Regenböen seien zur Zeit des Niederganges der „Macon" und auch vorher aufgetreten. Das Luftschiff sandte, als es noch in der Luft war,

dringende SOS-Rufe

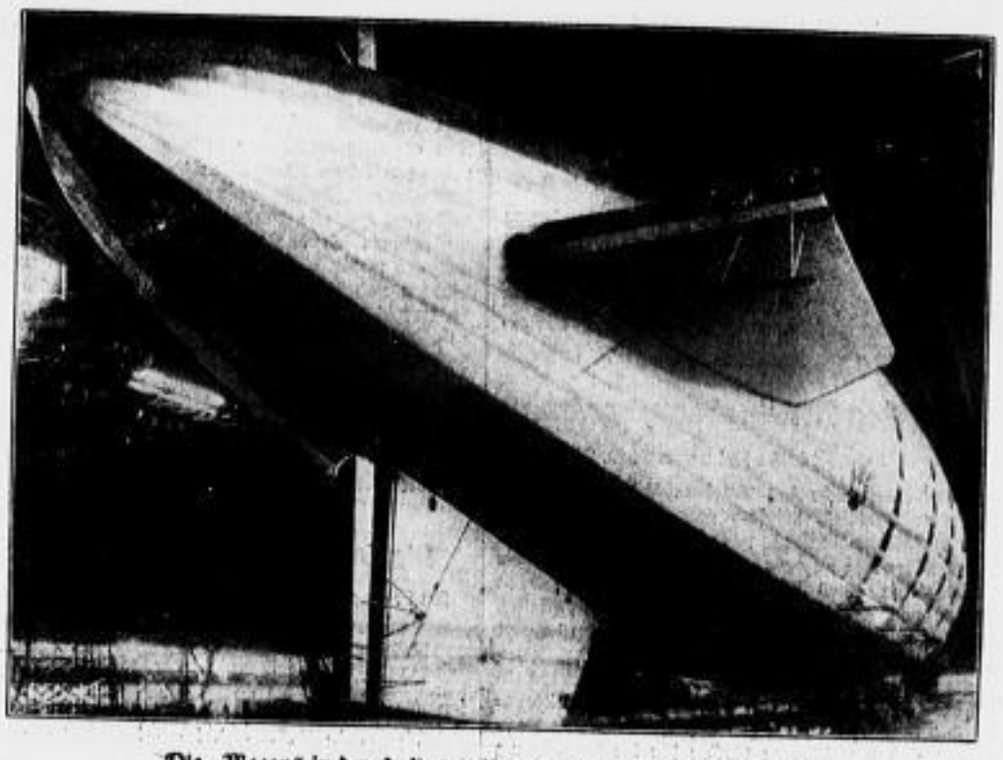
aus. Die erste Botschaft lautete: „Wir haben einen schweren Verlust gehabt und das Luftschiff fällt. Wir werden es beim Berühren der Wasseroberfläche verlassen." Eine andre bei der Funkstation San Diego eingegangene Funkmeldung besagte: „Wir werden das Luftschiff verlassen, sobald wir, ungefähr 30 Kilometer von Point Sur entfernt, wahrscheinlich 16 Kilometer von der Küste ab, auf die See niedergegangen sind." Die Unglücksstelle befindet sich etwa 180 Kilometer südlich von San Franzisko an der kalifornischen Küste bei Point Sur.

Die Mannschaft

konnte Rettungsgürtel anlegen und die Gummiboote besteigen. Ihr Verhalten war mustergültig. Ein Mann hat leichtere Verletzungen davongetragen. Es war ein glücklicher Umstand, daß sich in der Nähe eine größere Zahl von Kriegsschiffen aufhielt, die ebenfalls die SOS-Rufe der „Macon" aufgefangen hatten. Sie traten sofort die Fahrt nach dem Schauplatz des Unglücks an und fanden nach zweistündigem Suchen die sieben Gummiboote der „Macon". Der Kreuzer „Richmond" nahm 64 Mann, der Kreuzer „Concord" elf Mann und der Kreuzer „Cincinnati" sechs Mann auf. Die Uebernahme gestaltete sich wegen des schlechten Wetters sehr schwierig. Bei den

beiden Vermißten

handelt es sich um den ersten Radioingenieur und um einen philippinischen Boy. Ingenieur Bailey ist aus dem Luftschiff herausgesprungen, als sich dieses etwa 40 Meter über der Wasseroberfläche befand. Er schlug mit dem Rücken auf das Wasser auf und ging unter. Der zweite Vermißte von der „Macon", der Boy Quiba, ist zuletzt an Bord des Luftschiffes in der Nähe der Gaszelle 9 gerade in dem Augenblick gesehen worden, als diese Gaszelle auseinanderplatzte. Nach diesen Angaben dürfte gar keine Aussicht mehr bestehen, daß die beiden Vermißten lebend geborgen werden könnten. Der Oberbefehlshaber der amerikanischen Flotte, Admiral Joseph Reeves, gab dem Marinedepartement sofort funkentelegraphisch Meldung von der Rettung der Mannschaft.



Die „Macon" in der Halle vor ihrem ersten Flug im April 1933.

Amerikas Luftschiffkatastrophen

Zur Todesfahrt der „Macon"

Das Marineluftschiff „Macon" war das größte Luftschiff der Welt. Es war 235 Meter lang, sein Aktionsradius betrug etwa 9500 Kilometer. Die Füllung bestand aus unbrennbarem Heliumgas. Die Herstellung des Luftschiffes kostete acht Millionen Dollar.

Der schwere Verlust, der Amerika betroffen hat, findet auch in Deutschland aufrichtige Teilnahme. Besonders die deutschen Flugzeugpiloten und Luftschiffer trauern mit Amerika, und sie gedenken in echter Kameradschaft der tapferen Besatzung der „Macon", die Schwerstes durchmachen mußte und zwei ihrer Mitglieder verlor. Man erinnert sich, daß auch schon zwei andre amerikanische Luftschiffe ein jähes Ende durch Wettergewalt fanden. Die „Akron" wurde 1933 von einem furchtbaren Gewittersturm erfaßt, als sie über dem Atlantik flog. Sie wurde in die Wogen niedergedrückt und versank, wobei 74 Mann ums Leben kamen. Nur drei Mann wurden gerettet. Unter ihnen befand sich der Kommandeur Wiley, der jetzt die „Macon" führte. Die „Shenandoah" verunglückte im Jahre 1926, als sie auf einem Ueberlandflug war. Während der Fahrt trat ein Witterungsumschwung ein, der das Luftschiff einer immer stärker wirkenden Sonnenbestrahlung aussetzte, so daß dieses sehr hoch stieg. Die Schiffsführung war dagegen machtlos, weil die Ventile der das Heliumgas enthaltenden Zellen vor der Fahrt geschlossen worden waren. Diese Maßnahme war erfolgt, um ein Entweichen des kostbaren Gases zu verhüten. Schließlich platzten die Zellenwände, und das Luftschiff brach auseinander. Auch bei diesem Unglück fand der größte Teil der Besatzung den Tod.

Die „Macon" war der Stolz der amerikanischen Luftschiffahrt und Marine. Man nannte sie gern die „Fliegende Festung", da sie mit Flugzeugabwehrgeschützen ausgerüstet war und fünf Flugzeuge an Bord mitführte. Sowohl die „Macon" wie auch die „Akron" und die „Shenandoah" waren in Amerika gebaut worden nämlich auf der Goodyear-Zeppelinwerft. Die Vereinigten Staaten haben jetzt nur noch ein großes Luftschiff, nämlich die „Los Angeles", die weltgeschichtlich berühmt wurde zu der Zeit, als sie noch „ZR III" hieß und von Dr. Eckener — es war im Jahre 1925 — als auf Reparationskonto zu lieferndes Luftschiff von Friedrichshafen über den Atlantik nach Amerika überführt wurde. Vor einiger Zeit wurde bekanntgegeben, daß die „Los Angeles" infolge ihres Alters abgewrackt werden soll. Dann wird Amerika über kein größeres Luftschiff mehr verfügen.

Angesichts der Katastrophe der „Macon" kommt auch das schwere Unglück ins Gedächtnis zurück, dem das in England gebaute Riesenluftschiff „R. 101" auf dem Fluge von England nach Indien in Frankreich erlag. Das englische Luftschiff explodierte durch einen Zusammenprall mit einer Erderhebung. Die Engländer hatten damals noch ein andres Luftschiff, „R. 100", im Bau, das jedoch bald nach seiner Fertigstellung wieder abgewrackt wurde, weil man in England den Glauben an die Sicherheit der Luftschiffe aufgegeben hatte. Auch die ersten Stimmen aus Washington zeigen bereits, daß die neue Katastrophe den Gegnern der Weiterentwicklung des amerikanischen Luftschiffwesens Anlaß gibt, ihre Ansicht zu unterstreichen, daß man auf den Luftschiffbau ganz verzichten und sich dafür um so stärker dem Ausbau des Flugzeugwesens widmen solle. Das Marinedepartement hat bekanntlich gerade auf seine Pläne des Baues einer großen Luftschiffflotte großen Wert gelegt; es dürfte ihm aber nun noch schwerer gemacht werden, diese Pläne weiter zu verfolgen. Gerade wenn man sich vor Augen hält, wieviel Unheil die von andern Nationen gebauten Luftschiffe erleben mußten, dann schätzt man die Leistung und die Verdienste von Dr. Eckener, Dr. Dürr und der andern Getreuen von Friedrichshafen, die das Erbe des alten Grafen vom Bodensee verwalten, um so höher ein. Wir wissen, daß nur allerhöchste technische Vorsicht und in tausend Gefahren erworbene Erfahrungen es unsern deutschen Luftschiffahrern ermöglichten, einen sicheren, zuverlässigen Luftdienst durchzuführen. Diese Erfahrungen rechtfertigen es aber auch, daß wir an dem Erbe Zeppelins festhalten.

Die Erzeugungsschlacht

Zum sächsischen Landesbauerntag

Von Landesobmann Erdmann (Streumen)

Tausende von Angehörigen des sächsischen Nährstandes werden sich heute und in den nächsten beiden Tagen in Dresden zusammenfinden zum 2. Sächsischen Landesbauerntag. Hier will der Landesbauernführer Rückschau halten auf das Aufbaujahr 1934 und einen Ausblick geben auf das Arbeitsjahr 1935. Den Rechten, die der Führer dem Reichsnährstand zuerkannt hat, stehen Pflichten für das Volksganze gegenüber. Das gesamte deutsche Bauerntum und alle mit ihm zusammenhängenden im Reichsnährstand vereinten Wirtschaftszweige haben dieses Vertrauen gerechtfertigt. In vorderster Front hat der deutsche Bauer nicht nur dem Nationalsozialis-

Der Reichsstatthalter an Sachsens Bauern

Ein gesundes Bauerntum ist die völkische Kraftquelle einer jeden Nation. Deshalb versuchte der Marxismus, das deutsche Bauerntum zu vernichten. Seine Regierungspolitik war ausgesprochen bauernfeindlich, weil ihm das bäuerliche Besitztum ein Dorn im Auge war. Der Nationalsozialismus hat dem Bauerntum wieder den Platz im völkischen Leben der Nation eingeräumt, der ihm als Ernährer des Volkes zukommt. Die nationalsozialistische Agrargesetzgebung trägt dem besonderen Charakter der bäuerlichen Wirtschaft Rechnung. Die Kette der Agrargesetze, angefangen vom Reichserbhofgesetz bis zur geregelten Marktordnung, sind Errungenschaften, die beispiellos in der Welt dastehen und schon jetzt von vielen Völkern nachgeahmt werden.

Das Erreichte verpflichtet. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit der deutschen bäuerlichen Wirtschaft ist die nächste Aufgabe, die wir uns gestellt haben. Die Erzeugungsschlacht soll den Nachweis erbringen, daß weit höhere Erlöse dem deutschen Boden abgerungen werden können, als es bisher der Fall war.

Wenn ich dem sächsischen Bauerntum deshalb zum 2. Sächsischen Landesbauerntag meine besonderen Grüße übermittle, so geschieht das aus der Ueberzeugung, daß zum Wohle des ganzen Volkes die sächsische Bauernschaft in der Erzeugungsschlacht an der Spitze marschieren wird.

Martin Mutschmann.

muß zum Siege verholfen, sondern auch am großen Werke der Erneuerung unsres Volkes auf der Grundlage von Blut und Boden mitgearbeitet. Inzwischen ist der deutsche Bauer in eine Schlacht gezogen, von deren Ausgang für die Zukunft die politische und wirtschaftliche Freiheit Deutschlands abhängt. Es ist eine friedliche Schlacht auf deutschem Grund und Boden, gerade darum aber für den Volksgenossen in der Stadt in ihrer Tragweite auch für ihn selbst nicht so erkennbar. Es gilt, mehr zu erzeugen und das Erzeugte sparsamer zu verwerten, um die Ernährung aus eigener Scholle sicherzustellen und immer mehr Rohstoffe für die Weiterverarbeitung in der Industrie zu erzeugen.

Wenn der deutsche Bauer dieses Ziel erreichen will, so wird die Frage immer dringender, auf welchem Wege das Mißverhältnis zwischen den Preisen für landwirtschaftliche Erzeugnisse und landwirtschaftliche Betriebserfordernisse beseitigt werden soll. Es darf nicht verkannt werden, daß sich die Preisschere seit der Machtübernahme beträchtlich geschlossen hat. Noch Ende Januar 1933 betrug die Preisschere — die eigentliche Ursache der Verlustwirtschaft der deutschen Bauern — rund 32 Punkte, heute aber nur etwa 20. Das Verhältnis zwischen den Agrarpreisen und den Preisen für die Bedarfsartikel hat sich also ganz erheblich zugunsten des Bauern verbessert.

Wie der Reichskommissar für Preisüberwachung im Anschluß an die erfreuliche Senkung der Stickstoffpreise kürzlich zugab, wird der deutsche Bauer durch