Dresdner Neueste Nachrichten

mit Handels- und Industrie-Zeitung

Bezugspreise: Bei freier Zustellung ins Haus einschl. Trägerlohn monatlich 2,00 RM. Halbmonatl. 1,00 RM. Postbezug monatl. 2,00 RM. einschl. 42 Rpf. Postgebühren (ohne Zustellungsgebühr). Kreuzbandsendungen: Für die Woche 1,00 RM. Einzelnummer 10 Rpf., außerhalb Groß-Dresdens 15 Rpf.

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

Anzeigenpreise: Grundpreis: die 1spaltige mm-Zeile im Anzeigenteil 14 Rpf., Stellengesuche und private Familienanzeigen 6 Rpf., die 79 mm breite mm-Zeile im Textteil 1,10 RM. Nachlaß nach Maßstaffel I oder Mengenstaffel B. Briefgebühr für Ziffernanzeigen 30 Rpf. ausschl. Porto. Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 4 gültig.

Postanschrift: Dresden-A. 1, Postfach • Fernruf: Ortsverkehr Sammelnummer 24601, Fernverkehr 27981–27983 • Telegr.: Neueste Dresden • Berliner Schriftleitung: Berlin W. 35, 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. 203 × Sonnabend, 31. August 1935 43. Jahrgang

Erster Flug durch Menschenkraft

Der Tod der Königin von Belgien — Konferenz der Kleinen Entente — Elbeschiffahrtstag in Hamburg

Großer Schritt vorwärts

Markstein in der Geschichte der Luftfahrt

× Frankfurt a. M., 30. August

Auf dem Flughafen Rebstock bei Frankfurt a. M gelang am 29. August 1935 um 18.10 Uhr der erste Flug durch Menschenkraft. Der Flugzeugführer Dünnbeil (Frankfurt a. M.) legte in einem von den Diplomingenieuren Haefeler und Villinger konstruierten, mit Propeller betriebenen Muskelflugzeug 195 Meter in einer Flughöhe von einem Meter zurück. Bei einem weiteren Flug am Freitag früh 7.45 Uhr wurde eine Streckenlänge von 235 Meter, wiederum in einer Flughöhe von etwa einem Meter, erreicht.

Ausführlicher wird dazu noch folgendes berichtet:

Mit Zustimmung der Obersten Luftsportkommission des Reichsluftsportführers hat die Polytechnische Gesellschaft Frankfurt einen Preis von 5000 M. für denjenigen ausgesetzt, der als Erster in der geschlossenen Bahn, ohne Zwischenstart und -landung und ohne den Boden zu berühren, einen Flug mit eigener Muskelkraft um zwei Wendemarken ausführt, die 500 Meter voneinander entfernt sind. Die Versuche in Frankfurt wurden in Gegenwart von Zeugen des Luftsport und der beauftragten Persönlichkeiten der Polytechnischen Gesellschaft Frankfurt, Geheimrat Wachsmuth und Ingenieur Ursinus, vorgenommen.

Der Start des Flugzeugführers Dünnbeil erfolgte durch ein vom Piloten selbst gespanntes verhältnismäßig schwaches Gummiseil nach Auslösen eines Erdankers, der in das Flugzeug hineingezogen wurde. Beim ersten Start wurden 195 Meter in einer Flughöhe von einem Meter zurückgelegt. Man konnte genau beobachten, wie der Führer durch Treten des Propellers das Flugzeug betätigte. Ein weiterer Flug wurde Freitag früh, am 30. August, 7.45 Uhr, unternommen, dessen Erfolg eine Streckenlänge von 235 Meter wiederum in einer Flughöhe von etwa einem Meter war. Der Führer des Flugzeuges ist Inhaber des C-Fliegerausweises des Deutschen Luftsportverbandes. Die Konstrukteure des Hochdeckers sind die Diplomingenieure Haefeler und Villinger.

Das mit Propeller betriebene Muskelflugzeug ist fachmännisch gebaut und zeigt außerordentlich saubere Werkstattarbeit. Die Versuche werden fortgesetzt. Wenn auch die erzielten Leistungen zur Erfüllung der außerordentlich schweren Wettbewerbsbedingungen noch nicht ausreichen, so dürften diese erstmalig gelungenen Flüge durch Menschenkraft einen Markstein in der Geschichte der Luftfahrt der Welt und Deutschlands bedeuten.

Der Reichsluftsportführer Oberst Loerzer sandte an den Flugzeugführer Dünnbeil folgendes Telegramm: „Sie haben die ersten Flüge durch Menschenkraft in der Welt vollbracht. Ich spreche Ihnen für diese epochemachende Leistung volle Anerkennung und herzlichen Glückwunsch aus."

An die Diplomingenieure Haefeler und Villinger telegraphiert Oberst Loerzer: „Ihren epochemachenden technischen Leistungen sind die ersten Flüge durch Menschenkraft gestern und heute zu verdanken. Für den deutschen Luftsport spreche ich Ihnen meine besondere Anerkennung und herzliche Glückwünsche aus."

Dem Reichsminister der Luftfahrt, General der Flieger Göring, meldete der Reichsluftsportführer: „Gestern und heute sind die ersten Flüge durch Menschenkraft in Frankfurt a. M. gelungen. Flugzeugführer Dünnbeil flog 235 Meter in einem Meter Höhe. Erbauer des Flugzeuges sind die Ingenieure Haefeler und Villinger."

Trauerfeier in Berlin

Abschied von den Opfern des Einsturzunglücks

Bericht unsrer Berliner Schriftleitung

F. Berlin, 30. August

Berlin hat heute 17 Arbeitskameraden, die bei dem großen Einsturzunglück am Reichsbahntunnel in der Hermann-Göring-Straße ihr Leben verloren, zur letzten Ruhe geleitet. Von den amtlichen Gebäuden wehten die Farben des Reiches auf Halbmast, und alle Privathäuser zeigten Fahnen mit schwarzem Trauerflor. Tausende gaben dem Trauerzug vom Leichenschauhaus zum Lustgarten stummes Dankgeleit. Ueberall, wo der Zug vorbeikam, blieben die Fahrzeuge stehen, die Häupter entblößten sich und die Arme hoben sich zum Deutschen Gruß. Die Glocken der Kirchen, die an dem Wege lagen, läuteten und als der erste Leichenwagen auf der Schloßbrücke anlangte, stimmten die Glocken des Domes mit ihrem ehernen Lied ein.

Die Schloßrampe, vor der die Trauerfeierlichkeiten sich abspielen, ist in einen großen Lorbeerhain verwandelt worden. Vor dem Lorbeerhain erheben sich die schwarzen Postamente, auf die die Särge gestellt werden. Arbeitsdienstmänner halten die Ehrenwacht. Als die Särge aufgebahrt sind, marschieren die Ehrenformationen heran: Pioniere, Schutzpolizei, Arbeitsdienst, Feuerwehr, die Arbeitskameraden der Toten, die Technische Nothilfe, die Bergarbeiter, die Männer vom Roten Kreuz und Abordnungen aller am Bau der Nord-Süd-S-Bahn tätigen Arbeitergruppen. In der Mitte der Schloßrampe hat sich eine Kapelle der Wehrmacht aufgestellt. Abordnungen der Wehrmacht und der Leibstandarte Adolf Hitlers stehen auf dem rechten Flügel. Eine große Gemeinschaft, die das schaffende deutsche Volk in allen seinen Schichten verkörpert, hat sich zusammengefunden, um von den Toten, die auf dem ewigen Kampffeld der Arbeit gefallen sind, Abschied zu nehmen.

Zehntausende füllen den weiten Platz im Lustgarten. Um 10 Uhr beginnt die Trauerkundgebung mit dem Trauermarsch aus der „Eroika" von Beethoven, den der Musikzug der Leibstandarte Adolf Hitler vorträgt. Die Hinterbliebenen sind anwesend und weiter u. a. Reichsminister Dr. Goebbels, Reichsinnenminister Dr. Frick, Reichsminister Kerrl, Reichsorganisationsleiter Dr. Ley, Stabschef Lutze, Reichsarbeitsführer Hierl, Korpsführer Hühnlein, Reichsluftsportführer Loerzer, Generalleutnant Daluege und Generalleutnant Wilhelm.

Adolf-Hitler-Koog

Unter dem unbeschreiblichen Jubel der Bevölkerung von Schleswig-Holstein weihte der Führer am Donnerstag den Adolf-Hitler-Koog, durch den 1333 Hektar neuen Landes der Nordsee abgerungen wurden und für 90 Familien eine bäuerliche Existenzgrundlage geschaffen wurde. Der Bericht über die Feier, mit der diese Großtat nationalsozialistischer Siedlung geweiht wurde, findet sich auf Seite 3.

„Ihre Namen werden unvergeßlich sein"

Es sprechen die Geistlichen beider Konfessionen und dann der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn,

Dr. Dorpmüller.

Er führt u. a. aus: Uns Eisenbahnern ist die Losung „Sicherheit zuerst" mit auf den Lebensweg gegeben worden, und dennoch: Wir haben überall mit Menschen zu tun und mit der Unzulänglichkeit menschlicher Sinne. Damit soll keine Entschuldigung ausgesprochen werden, im Gegenteil, wir müssen unerbittlich den Ursachen nachgehen, die so großes Unglück über 19 Familien gebracht haben. Wenn nach Vollendung des von den Toten begonnenen Werkes später Hunderttausende die neuen Strecken befahren, um ihren Arbeits-, Heim- und Erholungsstätten zuzueilen, dann sollen diesen hastenden Menschen auf granitener Wand mit ehernen Lettern die Namen dieser Toten entgegenleuchten, entgegenleuchten noch in einer Zeit, wenn unsre Namen längst vergessen sind. Das walte Gott!

Dr. Ley

ergreift dann das Wort. Er sagt u. a.: Wieder hat der unergründliche Wille des Schicksals 19 tapfere Arbeiter von uns genommen. Es ist, als ob das Schicksal sich den Segen der Arbeit, nachdem wir solange durch die Geißel der Arbeitslosigkeit geschlagen worden sind, nur ganz schwer und hart sich abringen lasse. Das Leben ist Kampf, und Kampf ist das Leben. Und die hier liegen in den Särgen vor uns, sind

die Zeugen dieses unerbittlichen Kampfes.

Sie sind Soldaten der Arbeit, und wir wissen deshalb, daß die Führer in diesem harten Kampfe um so mehr Verantwortung tragen müssen. Wir werden erklären, daß wir rücksichtslos jeden, der diese Verantwortung in diesen schweren Tagen des Kampfes um den Wiederaufbau Deutschlands vernachlässigt, anklagen werden. Zu den Hinterbliebenen gewandt fuhr Dr. Ley fort: Ihr seid nicht allein. Mit euch ist das gesamte Volk. Wir sind wieder eine Gemeinschaft, eine Familie, eines Blutes geworden.

Der Führer läßt euch durch mich seine Grüße senden. Gestern abend sagte er mir: Sagen Sie diesen Männern und Frauen, die da trauern: Ich bin bei ihnen, ich grüße sie, ich denke ihrer in schwerem Schmerze.

Der Tod dieser 19 tapferen Soldaten ist nicht umsonst, denn sie starben für Deutschland. Gerade deshalb, weil wir das Leben lieben und um dieses Leben kämpfen und dieses Leben gestalten und formen, deshalb hat der Tod für uns keinen Stachel mehr. Wir wissen, daß wir nicht umsonst leben. Richtet die Blicke aufwärts.

Ihr Tod sei uns Mahnung, um so fester und um so unerschütterlicher weiter zu kämpfen.

Wir geloben euch, ihr Soldaten der Arbeit, wir werden in diesem Aufbau nie nachlassen. Wir beugen uns vor dem Schicksal nicht, sondern wir werden kämpfen, bis wir den Preis der Freiheit in unseren Händen haben. Dann gibt Dr. Ley die Kommandos: „Stillgestanden! Die Fahnen hoch! Senkt die Fahnen!" Während die Musik gedämpft das Lied vom guten Kameraden spielt und die Ehrenabordnungen die Kränze an den Särgen niederlegen, senkt sich der Fahnenwald auf der Schloßrampe. Dr. Ley schließt seine Gedenkrede mit dem Rufe: „Deutschland muß leben, selbst wenn wir sterben müssen." Dann spricht

Reichsminister Dr. Goebbels:

„Es ist für ein Volk nicht schwer, im Glück zusammenzustehen. Schwer aber ist es, Unglück gemeinsam und aufrecht zu tragen. Die schweren Schläge, die die deutsche Nation in den vergangenen Monaten getroffen haben, haben jeden einzelnen von uns getroffen. Wohl selten ist ein ganzes Volk so mit seinem gespannten und leidgequälten Herzen dabei gewesen wie bei der mühevollen und schwierigen Bergung der Toten, die nun in ihren Särgen vor uns liegen. Unglück und Schmerz gemeinsam zu ertragen, das haben wir Deutschen wieder gelernt. Und so mögen die Hinterbliebenen dieser Toten davon überzeugt sein: Die ganze Nation wird an ihrem Schmerz aufrichtig Anteil nehmen und wird sie alle einschließen in ihrer verstehenden Liebe. Die Toten aber, die hier vor uns ruhen, mögen wissen: Ihre Namen werden unvergeßlich sein. Spaten und Schaufel, die ihren Händen entrissen wurden, werden von neuen Händen aufgenommen, am Werk arbeitend, das der Führer uns allen aufgegeben hat."

Nach den Worten des Ministers wird die Trauerfeier mit den Nationalhymnen beendet. Anschließend fahren die 17 Leichenwagen die Toten auf verschiedene Friedhöfe, wo ihre Beisetzung erfolgt.

(Siehe auch die Meldung auf Seite 2)

Mussolini am Brenner

Die militärischen Ergebnisse der italienischen Manöver

Telegramm unsres ins Manövergebiet entsandten Korrespondenten

w Bozen, 30. August

Die italienischen Manöver standen ganz im Zeichen der Politik, und so kann es als eine politische Demonstration angesehen werden, daß der Duce bei seiner gestrigen Besichtigungsfahrt, die über Brixen, Sterzing an die Brennergrenze führte, an der Zollschranke den österreichischen Zollbeamten die Hand schüttelte, sich freundlich mit ihnen unterhielt, sich von ihnen photographieren ließ und Autogramme verteilte. Der Unterstaatssekretär im Außenministerium, Suvich, war dem Regierungschef im Auto nachgefahren und erreichte ihn auf dem Brenner. Mussolini begab sich nach einer kurzen Unterredung mit Suvich mit dem fahrplanmäßigen Schnellzug sofort nach Bozen zurück.

Was die militärische Seite der Manöver anlangt, so hat sich gezeigt, daß die „schnellen Divisionen" und die motorisierte Division Trento, das heißt also diejenigen Einheiten, die eine Besonderheit der italienischen Armee darstellen, im alpinen Gelände nicht in dem Maße verwendungsfähig sind, wie man in den militärischen Kreisen Italiens erwartet hatte. Die „schnellen Divisionen", die aus zwei Gruppen (4. Reiterei, reitende Artillerie und Radfahrtruppen, 2. Schnellkampfwagen, Kraftradtruppen, motorisierte Artillerie und Infanterie) zusammengesetzt sind, haben eine große Angriffskraft, können sich aber selbst nur ungenügend sichern. Die motorisierte Division ist nichts andres als eine gewöhnliche, aber vollkommen motorisierte Infanteriedivision. Ihre Aufgabe ist, die Truppen möglichst schnell und möglichst nahe an den Versammlungsort zu transportieren. Beide Arten von Einheiten haben die taktische Aufgabe, durch überraschenden Angriff und gründliche Ausnutzung der erreichten Erfolge dazu beizutragen, die seit den Erfahrungen des Weltkrieges gefürchtete Erstarrung der Fronten im Stellungskrieg zu vermeiden, nicht ganz erfüllen können.

Die schnellen Divisionen wurden trotz großer Beweglichkeit einzelner Formationen (z. B. der Schnellkampfwagen) und trotz verhältnismäßiger Feuerstärke im schwierigen Alpengelände von dem Gegner aufgehalten. Ein hoher Offizier faßte diese Erfahrungen mit den Worten zusammen: „Die schnellen Divisionen reiten nicht über die Dolomiten."

Die motorisierte Division Trento wurde im Nachtmarsch von Trient an die Front transportiert, mußte aber ziemlich weit von ihrem Versammlungsort entfernt ausgeladen werden, da die einzige in einem engen Tal laufende Straße es nicht gestattete, im Bereiche der gegnerischen Feuerwirkung Aufmarsch, Ausladung und Abmarsch der langen Kraftwagenkolonnen vorzunehmen. Die Infanterieregimenter mußten daher einen langen Fußmarsch bis zum Versammlungsort antreten und konnten erst gegen Mittag zur Entlastung der Nachbardivision eingesetzt werden. Die Blaue Partei erreichte ihre Angriffsziele nicht, und diese Tatsache bringt die begrenzte Verwendbarkeit der schnellen Divisionen und der motorisierten Divisionen deutlich zum Ausdruck. Dies sind die taktischen Erfahrungen des Manövers.

An Einzelheiten ist noch zu erwähnen: Die geländegängigen und sehr beweglichen Schnellkampfwagen waren bisher nur mit einem SMG. mit Luftkühlung ausgerüstet. Es ist gelungen, die Schnellkampfwagen mit zwei SMG. auszurüsten, ohne ihre Beweglichkeit herabzusetzen. Die Gefechtsausbildung und körperliche Widerstandskraft der italienischen Infanterie können nach den Urteilen ausländischer Sachverständiger als gut bezeichnet werden.

SLUB
Wir führen Wissen.