

Hohenstein-Ernstthaler Tageblatt

und Anzeiger

Erscheint jeden Wochentag nachmittags. — Fernspr. Nr. 11 u. 28. Postfachkonto Leipzig 23464. — Gemeindegeldkonto 14. Druckkosten: Commerz- und Privat-Bank Zweigstelle Hohenstein-Ernstthal — Darmstädter und Nationalbank Zweigstelle Hohenstein-Ernstthal. — Unverlangt eingesandte Manuskripte werden nicht zurückgeschickt. — Einwendungen ohne Namensnennung finden keine Aufnahme.

Bei Klagen, Konkursen, Vergleichs usw. wird der Bruttobetrag in Rechnung gestellt. Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgend welcher Störung des Betriebes der Zeitung, der Lieferanten oder der Beförderungsanstalten — hat der Bezahler keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises.

Hohenstein-Ernstthaler Zeitung, Nachrichten und Neueste Nachrichten

Generalanzeiger für Hohenstein-Ernstthal mit Güttengrund, Oberlungwitz, Gersdorf, Hermisdorf, Bernsdorf, Mülsdorf, Langenberg, Weinsdorf, Falken, Langenschürsdorf, Reichenbach, Callenberg, Grumbach, Eirschheim, Kufschappel, St. Egidien, Wilsenbrand, Grüna, Mittelbach, Ursprung, Kirchberg, Erlbach, Pleiße und Kufdorf.



Dieses Blatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Amtsgerichts, des Finanzamts und des Stadtrats zu Hohenstein-Ernstthal, sowie der Behörden der umliegenden Ortschaften behördlicherseits bestimmte Blatt.

Druck und Verlag von Dr. Alban Frisch.

Nr. 246

Der Raum des Anzeigers der einhaltigen Anzeigen kostet 8 Pf., der einhaltigen Anzeigen 18 Pf. Für den Nachweis werden 25 Goldpfennige berechnet.

Freitag, den 19. Oktober 1928

Bezugspreis halbmöndlich 90 Goldpfennige einschließlich Trägerlohn.

78. Jahrg.

Ein diplomatisches Nachspiel?

Von unserem Berliner Vertreter
Berlin, 19. Oktober

Wie wir von gutunterrichteter Seite erfahren, werden die Vorgänge, die sich bei der Landung des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ in Lakehurst abgepielt haben, doch noch ein diplomatisches Nachspiel nach sich ziehen.

Bei der Reichsregierung liegen zurzeit eine größere Anzahl Nachrichten vor, die bestätigen, daß es bei der Zollabfertigung der Passagiere des Luftschiffes in Lakehurst zu unliebsamen Zwischenfällen gekommen ist. Der preussische Innenminister Grefzinski, der als Vertreter des Reichsrats an der Fahrt teilnahm, wurde bei dem etwas stürmischen Empfang in durchaus unziemlicher Weise angerempelt. Ganz besonders schwer zu leiden hatte der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, Ministerialdirigent Brandenburg, der aus einer Kriegsverletzung her eine Prothese trägt. Außerdem soll der deutsche Generalkonsul in New York, der sich bei der Ankunft des Luftschiffes in Lakehurst in vorbildlicher Weise für die Passagiere des Luftschiffes einsetzte, bei dieser Gelegenheit einige Ohrspeichen erhalten haben.

Da diese der Reichsregierung bis jetzt vorliegenden sehr betrüblichen Nachrichten von hier aus nicht ohne weiteres nachgeprüft werden können, hat sich, wie wir im Reichsaussenministerium hierzu erfahren, dieses sofort an den deutschen Botschafter in Washington mit der Bitte gewandt, unverzüglich einen eingehenden authentischen Bericht über die Vorgänge in Lakehurst zu erstatten.

Im Reichsaussenministerium herrscht zurzeit die Ansicht vor, daß die unliebsamen Zwischenfälle, die sich in Lakehurst zugetragen haben sollen, in der Hauptsache auf eine gewisse Verärgerung der hierbei in Frage kommenden amerikanischen Beamten der Zollabfertigung zurückzuführen ist, die sehr wohl darüber ergrimmt gewesen sein könnten, daß sie so lange auf die Ankunft des Luftschiffes vergeblich hatten warten müssen. Aus den bisher hier vorliegenden Meldungen geht unzweifelhaft hervor, daß der Marineattaché der Vereinigten Staaten von Nordamerika an den Zwischenfällen keine Schuld trägt, dagegen hat sich der Staatssekretär in Washington, dem das Zolldepartement untersteht, bisher in dieser Angelegenheit vollkommen ausgeglichen.

Wie wir erfahren, will das Reichsaussenministerium vorläufig abwarten, wie der nunmehr eingeforderte Bericht des deutschen Botschafters in Washington lautet und erst nach Empfang dieses authentischen Berichtes darüber beschließen, welche Mittel zu ergreifen sind, um ähnliche Vorgänge in Zukunft zu verhindern. Bezüglich des Nachrichtenmonopols der Luftschiffwerft Friedrichshafen erfahren wir zuverlässig, daß sich die Reichsregierung mit dem Gedanken trägt, auch hierbei für die Zukunft eine Besserung in die Wege zu leiten. Ueber die Mittel, die zu einer derartigen Besserung führen könnten, ist man sich jedoch noch nicht ganz im Klaren. Unbedingt fest steht bisher die Tatsache, daß die Luftschiffwerft Friedrichshafen für den Bau des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ größere Geldmittel seitens der Reichsregierung erhalten hat. Schon aus diesem Grunde allein erscheint es nicht ganz richtig, daß sich die Leitung der Luftschiffwerft Friedrichshafen allein von dem amerikanischen Hearst-Zeitungs-Konzern für die Alleinveröffentlichungsumsatz 240 000 Mark und von den beiden großen deutschen Zeitungsverlagen rund 60 000 Mark bezahlen ließ.

Dr. Ekeners weitere Pläne

Eine Konferenz in Lakehurst

New York, 18. Oktober

„Associated Press“ meldet aus Lakehurst: Dr. Ekeners, der den heutigen Tag hier verbrachte, erhielt zahlreiche Briefe von Städten zwischen Lakehurst und Chicago, in denen die Hoffnung ausgesprochen wird, daß der „Graf Zeppelin“ sie auf seiner in der nächsten Woche beginnenden Fahrt nach dem mittleren Westen überfliegen werde. Der Navigationsoffizier von Schiller teilte in Beantwortung der Briefe mit, der Reiseplan sei noch nicht endgültig festgelegt, sicher ist es, daß das Luftschiff nach Akron, dem Sitz der Goodyear Zeppelin Company und nach Detroit kommen wird. In Detroit dürfte es am Antermost in Ford-Flughafen anlegen.

Heute fand hier eine Konferenz von Persönlichkeiten statt, die sich, wie verlautet, für den Plan Dr. Ekeners, 14 Millionen Dollar für die Einrichtung eines regelmäßigen transatlantischen Luftschiffdienstes aufzubringen, interessieren. Dr. Ekeners selbst nahm nicht an der Konferenz teil, sondern ließ sich durch Hugh Allen von der Goodyear Zeppelin Company vertreten. Dr. Ekeners, mehrere Teilnehmer der Zeppelinfahrt und etwa die Hälfte der Besatzung reisten am späten Nachmittag in sieben Automobilen nach Philadelphia ab, wo die Stadt ihnen zu Ehren ein Festbankett veranstaltet.

Nach einer Blättermeldung wohnte auch der Chefingenieur der Ford-Werke der Lakehurst-Konferenz bei. Nach einer anderen Blättermeldung dürften einige amerikanische Regierungsbeamte an dem Rückflug des „Graf Zeppelin“ nach Deutschland teilnehmen.

Der zukünftige Zeppelinhafen in der Rheinebene

Berlin, 18. Oktober

Dr. Ekeners erklärte in New York in einer Unterredung, daß die Einrichtung eines regulären Ozeanverkehrs mit Luftschiffen vor Ablauf von wenigstens drei oder vier Jahren unmöglich sei, da zunächst die Aufbringung von Geldmitteln für den Bau von vier Luftschiffen in Deutschland und zwei Luftschiffen in der Nähe von Basel und Washington oder Baltimore notwendig sei.

Hierzu erfährt eine Berliner Korrespondenz von dem Generaldirektor des Zeppelin-Konzerns, Kommerzienrat Colmann in Friedrichshafen, daß als Abflughafen für große Verkehrsluftschiffe Friedrichshafen mit rund 400 Meter über Meereshöhe einen um etwa vier Tonnen geringeren Auftrieb besitzt als das tiefer gelegene Gelände, was für den Aufstieg schwer beladener Verkehrsluftschiffe besonders ins Gewicht fällt. Ferner werden die dortigen meteorologischen Verhältnisse durch die sogenannte Föhnlage, den quer zu den Westanlagen stehenden Südwind, beeinflusst. Wesentlich günstiger liegen die Verhältnisse in der badischen Rheinebene. Ein Luftschiffhafen etwa südlich von Freiburg i. B. würde so dann als Ausgangspunkt der Transatlantiklinie in nächster Nähe Basels, eines der wichtigsten mitteleuropäischen Eisenbahnknotenpunkte, liegen. Berlin komme für die Einrichtung eines Weltluftschiffhafens nicht in Betracht, da die dortigen meteorologischen Verhältnisse für Luftschiffe ungünstig seien. Es werde notwendig sein, der Errichtung einer neuen Luftschiffwerft näherzutreten. Man suche nach einem geeigneten Platz am Bodenseeufer, wo eine Luftschiffwerft für Schiffe von

annähernd 150 000 cbm Inhalt zu erbauen wäre. Endgültige Pläne beständen in dieser Richtung bisher nicht. Die Errichtung einer neuen, größeren Halle in Friedrichshafen käme kaum in Frage, da das Gelände zu klein sei. Die Frage der Gründung einer Ozean-Luftverkehrs-gesellschaft dürfte nach Ansicht des Generaldirektors des Luftschiffbaues noch nicht aktuell sein. Vorläufig sei es Aufgabe des „Graf Zeppelin“, durch weitere Fahrten nach Nord- wie nach Südamerika die Brauchbarkeit der Zeppelin-Luftschiffe als wirtschaftlich arbeitende Verkehrsmittel zu beweisen.

Die deutsch-amerikanische Handelskammer feiert Dr. Ekeners

New York, 18. Oktober

Die deutsch-amerikanische Handelskammer veranstaltete im Hotel Astor zu Ehren der Zeppelinfahrt einen Empfang und ein Festessen, dem über 1000 Personen beizuhöhen.

Der Präsident der Handelskammer, Hermann Mehl, brachte einen Trinkpruch auf Präsident Coolidge und Reichspräsident von Hindenburg aus. Der Bürgermeister von New York, Walker, erklärte, es werde immer gelagt, Leistungen wie der Zeppelinfahrt förderten die Verständigung. Wir aber wollen die deutsch-amerikanische Freundschaft, denn das ist mehr als Verständigung. General Allen, der frühere Kommandeur der amerikanischen Truppen im Rheinland, erklärte, er habe es als Vertreter Amerikas im Rheinland als seine Hauptaufgabe betrachtet, sein Möglichstes zu tun, um wieder gute Beziehungen zwischen Amerika und Deutschland herzustellen. Die Kriegsstimmung wandle sich zur Freundschaft und zwischen Amerika und Deutschland sollte stets Freundschaft bestehen. Der Präsident der Columbia-Universität Butler bezeichnet es als Amerikas Aufgabe, dem Wiederaufbau Deutschlands nicht nur mit Interesse und Sympathie gegenüber zu stehen, sondern zu fragen, wie es dabei mit helfen könne.

Ministerialdirigent Brandenburg führte aus, angelehnt der Begeisterung, die die Fahrt des Zeppelins ausgelöst habe, bewegten ihn drei Gedanken: Der Gedanke an die Zeit, wo Dr. Ekeners mit dem Klingelbeutel herumziehen mußte, der Gedanke an die Ingenieure und Arbeiter der Zeppelinwerft, deren Händearbeit und deren Kopfarbeit der Anlaß zur Begeisterung zu verstanden sei und schließlich der Gedanke daran, daß der jetzige Generalkonsul v. Lewinski in einer noch ganz vom Kriegsgreuel erfüllten Zeit sich zum Hauptträger des Gedankens machte, ein Luftschiff auf Reparationskonto nach Amerika zu liefern. Er erkannte, daß das Luftschiff weniger das Signum „Reparationskonto“, als das Signum „Verständigung“ tragen würde. Aber nicht Luftschiff und Flugzeuge förderten die Verständigung, sondern starke Männer der Art, wie sie in Deutschland durch Dr. Ekeners würdig vertreten seien und Persönlichkeiten wie Commander Rosen-dahl bildeten die richtige Legierung.

Professor Hörsch erklärte, zu Dr. Ekeners gewandt: Als Deutscher von Stolz auf die Leistung des Zeppelins erfüllt, danke ich, danke der deutschen Reichstag, dankt das ganze deutsche Volk der Besatzung für diese gewaltige Leistung, die die beiden Völker enger verbunden hat. Ich verzichere Ihnen, daß die Unterstützung und Hilfe des deutschen Volkes und des deutschen Reichstages, als dessen Mitglied ich hier zu Ihnen spreche, fest und geschlossen hinter allen Ihren weiteren Plänen stehen wird.

Schließlich ergriff Dr. Ekeners selbst das Wort. Ihm und der Besatzung sei viel zu viel Lob gesendet worden. Die Betriebssicherheit des Luftschiffes sei so weit fortgeschritten, daß keinerlei Selbstentwurf dazu gehört, es zu benutzen. Das Luftschiff sei heute noch keine volle Erfüllung, sondern nur ein Versprechen auf die schließliche endgültige Weiterentwicklung des Luftschiffes, die erfolgen werden, wenn größere Schiffe mit mehr Motoren gebaut werden. Die erhoffte Erfüllung werde dann zur Wahrheit werden, wenn dem Luftschiff in Gestalt finanzieller Unterstützung Vertrauen entgegengebracht und so der Bau größerer Luftschiffe ermöglicht werde, die selbst unter anomalen Wetterverhältnissen die Fahrt über den Ozean in längstens drei Tagen, unter günstigen Verhältnissen sogar in zwei Tagen bewerkstelligen können. Dr. Ekeners erwähnte dann auch die durch die Havarie entstandene Verzögerung der Ankunft und betonte im Zusammenhang damit, daß in den letzten Tagen auch große Ozeandampfer infolge schlechten Wetters 24 bis 30 Stunden zu spät eingetroffen sind.

Die Handelskammer hat Dr. Ekeners durch ihren Präsidenten Weg eine goldene Uhr als Erinnerungsgabe überreichen lassen.

Der Deutschamerikaner Dr. Keiner kein Gegner des Zeppelins

Chemnitz, 19. Oktober

Dr. Keiner, Mitinhaber der Einsiedler Maschinenfabrik, der als erster zahlender Passagier die Fahrt über den Ozean mitgemacht hat, telegraphierte seinem Werke: „Montag, abend 11,30 Uhr mit „Zeppelin“ glücklich gelandet. Fahrt wundervolles Experiment. Werde sofort wieder mit Zeppelin fliegen. Sende allen Angehörigen und Arbeitern beste Grüße. Dr. Keiner.“

Damit dürften die durch die deutsche Presse gegangenen Meldungen, nach denen sich Dr. Keiner in Amerika sehr ungünstig über die Zeppelinfahrt ausgesprochen haben soll, eine entsprechende Richtigstellung erfahren.

Commander Mac Donald überfällig?

London, 18. Oktober

Von dem englischen Flieger Commander Mac Donald, der am Mittwoch nachmittag von Harbour Grace auf Neufundland mit einem kleinen Moth-Flugzeug zu einem Flug über den Atlantik startete, fehlt bis zum späten Nachmittag jede Nachricht. Der Flieger war um etwa zwei Uhr nachmittags an der irischen Küste erwartet worden. Da sich keine drahtlose Anlage an Bord des Flugzeuges befindet und die Sicht verhältnismäßig wenig günstig ist, so wird das Nichteintreffen noch nicht als ein beunruhigendes Zeichen angesehen. Auf dem Flugplatz Stag Lane rechnet man mit der Ankunft Mac Donalds am späten Abend. Die Wetterberichte verzeichnen günstige Wetterbedingungen über dem Ozean. Auch an der irischen Küste ist heute nachmittag eine starke Verbesserung der Wetterbedingungen eingetreten. In Queenstown war bis heute nachmittag keine Sichtmeldung eingegangen.

London, 18. Oktober

Nach ergänzenden Berichten aus St. Johns in Neufundland sind entlang der ganzen Küste Nachrichten nach dem englischen Ozeanflieger Mac Donald angestellt worden, da man trotz günstiger Bedingungen mit der Möglichkeit einer Rückkehr nach Neufundland gerechnet hat. Irgendeine Spur wurde nicht gefunden. Mac Donald hatte vor seinem Start erklärt, daß er gerade ausreichenden Brennstoff mit sich führe, um sein Ziel zu erreichen. Für den Fall, daß ihm der Brennstoff