

Riesfaer Tageblatt

Drahtanschrift
Tageblatt Riesa.
Bismarckstr. 20.
Postfach Nr. 22.

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Das Riesfaer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großenhain, des Amtsgerichts und der Anwaltschaft beim Amtsgericht Riesa, des Rates der Stadt Riesa, des Finanzamts Riesa und des Hauptzollamts Meißen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Postfachkonto:
Dresden 1580.
Titel: Riesa Nr. 22.

Nr. 233.

Montag, 6. Oktober 1930, abends.

83. Jahrg.

Das Riesfaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Wintereins von Produktionsveränderungen, Erhöhungen der Löhne und Materialpreisen behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabestages sind bis 9 Uhr vormittags aufzugeben und im voraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die 39 mm breite, 8 mm hohe Grundchrift-Zeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 89 mm breite Reklamezeile 100 Gold-Pfennige; zeitraubender und tabellarischer Satz 50%, Aufschlag. Feste Tarife. Besondere Rabatte erteilt, wenn der Betrag vorläufig durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesa. Wöchentliche Unterhaltungsbeilage „Erzähler an der Elbe“. — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Lieferanten oder der Beförderungsanstalten — hat der Besteller keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Ranges & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Gortschtraje 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlmann, Riesa; für Anzeigen: Wilhelm Dietrich, Riesa.

Das englische Luftschiff R. 101 vernichtet.

50 Tote, darunter der englische Luftfahrtminister.

Paris, 6. Oktober.

Das englische Luftschiff R 101, das Sonnabendabend um 7,50 Uhr in Cardington zur Indienfahrt startete, ist Sonntagfrüh gegen 2,30 Uhr bei Beauvais, etwa 60 Kilometer nordwestlich von Paris, explodiert. Von den 58 Teilnehmern der Fahrt sind 50 verbrannt, darunter der englische Luftfahrtminister Lord Thomson. Die acht Überlebenden wurden mit schweren Brandwunden nach Beauvais ins Krankenhaus gebracht.

Im Augenblick der Katastrophe lag R 101 nur hundert Meter über der Erde gegen eine schwere Regenböe. Von dieser wurde das Luftschiff gegen den Erdboden geschleudert und explodierte.

Der Hergang der Katastrophe

Über die furchtbare Luftschiffkatastrophe bei Beauvais werden folgende Einzelheiten bekannt:

Gegen 2 Uhr morgens wurden die Bewohner von Beauvais durch den Lärm mehrerer Motoren aus dem Schlafe geweckt. Als die Leute die Fenster öffneten, bemerkten sie das große englische Luftschiff R 101, das sehr niedrig flog und von Nordwesten her aus der Richtung Abbeville kam. Trotz des Regens und dichten Nebels zeichnete sich das Luftschiff mit seinen roten und grünen Signallichtern deutlich vom Nachthimmel ab. Es schien schwer gegen die Regenböen anzukämpfen.

Plötzlich erkante eine furchtbare Explosion. Man sah tiefe Flammen emporsteigen, und das Luftschiff stürzte ab.

Die Bewohner von Beauvais und die Bevölkerung von Alonne, das etwa vier Kilometer südlich von Beauvais liegt, liefen quersicher der Anblicksstelle zu, konnten sich aber wegen der ungeheuren Höhe, die der Brand erreichte, dem Luftschiff nicht nähern. Man sah nur einige goldschimmernde Schichten hin- und herlaufen; es waren ein paar Leute der Besatzung des Luftschiffes, die ihr Leben retten konnten. Alle Behörden des Departements fanden sich am Platze der Katastrophe ein. Die Offiziere des 51. Infanterieregiments und die Genarmee organisierten den Ordnung- und den Hilfsdienst. Der französische Luftfahrtminister Courant Eynac reiste sofort nach der Anblicksstelle.

Die acht Überlebenden, die sich in Beauvais befinden, sind außer Gefahr. Drei konnten das Krankenhaus nach Anlegung von Verbänden wieder verlassen. Der geistliche Lord Thomson war 51 Jahre alt und Junggeselle. Unter den Toten befindet sich ebenfalls Major Scott, der das Luftschiff R 100 bei seinem kürzlich nach Kanada unternommenen Flug führte und der auch das Luftschiff R 34 bei seinem ersten Flug über den Atlantischen Ozean besetzte.

Das schwierige Rettungswerk nahm seinen Anfang, als der Tag anbrach. Zahlreiche Feuerwehrleute und Genarmeen drangen in die Trümmermassen ein und

fanden zunächst vier tote und verbrannte Körper.

Die bis zur Anknüpfung verflümmelt waren. Sie wurden auf Bahnen gelegt und an einer Heide in eine Reihe gestellt. Die Reihe wurde schnell größer, da bei dem weiteren Rettungswerk immer mehr Leichen gefunden wurden, doch war es noch nicht möglich, die Leichen zu finden. Es wurden Beerdigungen herbeigeholt und die Leichen zum Rathaus von Alonne gebracht.

Am 9.10 Uhr vormittags waren 42 Leichen geborgen. Von diesen befanden sich 25 in der mittleren Kabine. Luftfahrtminister Laurent Eynac kassierte den Toten im Namen der französischen Regierung einen Besuch ab. Einem Vertreter der Agentur Havas erklärte er, daß die französische Luftfahrt angesichts dieser Katastrophe mit der englischen mittrauert. Er sei aber auch persönlich in Trauer versetzt, da seine beiden Freunde, Luftfahrtminister Lord Thomson und Sir Selson Brander, die er beide anlässlich der internationalen Luftfahrttagung kennen gelernt habe, ums Leben gekommen seien. Zum Zeichen der Trauer ist der Freitag, der gestern in Senlis hätte stattfinden sollen, abgesetzt worden. Regen und Sturm haben nachgelassen.

R 101 bildet nur noch eine unfermliche Masse, aus der an einer Stelle noch immer Flammen aufsteigen. Die Motoren, die zur Hälfte in die Erde gerammt sind, ragen stumm aus dem Gestrüch hervor. Auf den Trümmern des hinteren Teils des Luftschiffes steht noch die eiserne Platte.

Schwere Flugzeugkatastrophe in der Dresdener Heide.

(Dresden. Das Flugzeug 1980, das sich auf dem Flug Berlin—Wien befand, und fahrplanmäßig um 9,15 Uhr in Dresden landen wollte, ist heute vormittag über einem Reichswehrübungsplatz in der Dresdener Heide abgestürzt. Es war mit einem Piloten, einem Monteur und sechs Passagieren besetzt. Sämtliche Flugzeuginsassen fanden ihren Tod.

Zum Flugzeugunglück bei Dresden.

Dresden. (Funkpruch.) Über das Flugzeugunglück bei Dresden erfahren wir von der Direktion der Luftkassa, daß nunmehr die Zahl von 8 Toten feststeht. An Bord der Maschine befanden sich der Pilot, der Bordmonteur und 6 Passagiere; 7 Personen waren sofort tot, die achte ist auf dem Transport ins Krankenhaus ihren Verletzungen erlegen. Es handelt sich bei der Maschine um eine Messerschmidt-M. 20, die für 15 Personen zugelassen ist. Dieser Typ ist bei der Deutschen Luftkassa seit langem im Dienst. Über die Ursache läßt sich im Augenblick noch nichts sagen. Eine Untersuchungskommission ist im Flugzeug an der Unglücksstelle eingetroffen.

Die Maschine ist von dem Ausfall vollkommen zerstört, sie ist jedoch nicht verbrannt. Das Flugzeug war im Begriff, die übliche Schleiße vor der Landung zu ziehen, um den Windvorstellungen entsprechend von Ost-Süd-Ost sich dem Boden zu nähern. Augenzeugen haben nur gesehen, daß sie in der Endhöhe hinter den Bäumen eines Gehäuses verschwand. Im Weiter kann die Ursache nicht zu sagen sein, da die Höhe 20 Kilometer und die Geschwindigkeit 200 Meter betrug.

Dresden. (Funkpruch.) Wie wir zu der schweren Flugzeugkatastrophe bei Dresden noch erfahren, hatte das Flugzeug um 9,15 Uhr bereits zur Landung angefangen, als es plötzlich ins Schwanken geriet. Reich darauf gelang es offenbar dem Piloten, das Flugzeug wieder in die normale Lage zu bekommen. Unmittelbar darauf erfolgte der Absturz. Aus den Aussagen der wenigen Augenzeugen, die das Flugzeug in dem Gelände bei dem Reichswehr- und Postübungsplatz abstürzen sahen, läßt sich vorerst nur entnehmen, daß das Flugzeug sich in geringer Höhe befand und fast senkrecht zwischen den Bäumen abstürzte, zumal die

Bäume fast keinerlei Beschädigungen aufwiesen. Alle acht Insassen haben sämtlich schwere Schlädelverletzungen erlitten, die offenbar gegen die Decke des Flugzeuges geschleudert wurden. Einige Augenzeugen wollen noch bemerkt haben, daß kurz vorher der Motor nicht mehr arbeitete. Diese Aussagen werden zur Zeit nachgeprüft. Man vertritt hier die Ansicht, daß das Flugzeug durch eine starke Böe niedergedrückt worden sein muß. Ob sich die Ursache des Unglücks überhaupt wird vollständig aufklären lassen, läßt sich zur Zeit noch nicht sagen. Die erforderlichen Untersuchungen, seitens der Polizei und der übrigen Behörden, sind in vollem Gange.

Der Führer des Flugzeuges, Pilot Puh, hatte bereits mehr als 100 000 Flugkilometer zurückgelegt und galt als außerordentlich zuverlässiger Pilot. Die Toten sind im Augenblick in eine Dresdener Leichenhalle überführt worden. Dresden. (Funkpruch.) Wie wir zu der Katastrophe der M. 1980 noch erfahren, ist die Maschine erst vor einigen Tagen übernommen worden. Es handelt sich also um ein fast vollständig neues Flugzeug.

Besonders tragisch ist der Tod des Passagiers Dr. Ruppelt, er war Dozent der Dresdener Hochschule für Technik und Maschinenbau. Sein Flugzeug war ursprünglich für Dienstag abbestellt, wurde aber dann auf seinen Wunsch für den Montagflug umgeschrieben, bei dem er nun verunglückt ist.

Die Liste der Toten:

Pilot Puh, Flugzeugmechaniker Frank Lange; die männlichen Passagiere: H. A. Well (auf der Reise nach Prag), Foelbes (Reiseziel Wien), Dr. Ruppelt (Reiseziel Wien), Knittel (Reiseziel der Luftkassa), Jernés Fran Gräfe, die Gattin des Ingenieurs bei der Luftkassa in Sofia, und Franziska Blümel (Reiseziel Dresden).

Ingenieur und Junger berichten

Von der Katastrophe des Luftschiffes R 101 gibt der Beobachter Leach folgende Schilderung: Im Augenblick der Katastrophe sah ich abgesehen von den Wachen und den Piloten, alles an Bord. Die Motoren arbeiteten glänzend, und die Annahme von Bewohnern der Ortschaften am Beauvais, wonach die Motoren plötzlich funktionierten, stimmt nicht. Das Luftschiff war mitten in einem Regenschauer geraten. Dreimal neigte es sich dem Erdboden zu, bis eine äußerst starke Regenböe es zu Boden drückte. In diesem Augenblick ereignete sich die Explosion.

Als das Unglück eintrat, beach das Hof des Luftschiffes, worauf es abstürzte. Der Führer verlor, als das Luftschiff sich neigte, es mit aller Gewalt wieder hoch zu bekommen, doch das Steuer verlor.

Der unter den Besetzten befindliche Junger des Luftschiffes berichtet über das Unglück: Nach Überfliegen von Beauvais befanden wir uns in 400 bis 500 Meter Höhe, als wir in ein S-förmiges Geraden. Das Luftschiff kam leicht wieder hoch, geriet aber in ein zweites S-förmiges Geraden gegen den Boden geschleudert. Der Steuermann versuchte, das Höhensteuer ganz auszunutzen, um das Luftschiff wieder in die Höhe zu retten, aber am gleichen Augenblick berührte das Luftschiff mit dem Mittelteil den Boden, es ereignete sich eine Explosion. Ich wurde aus dem Luftschiff geschleudert und befand mich einmal in Fernwärmen etwa hundert Meter vom Luftschiff entfernt, ohne daß ich sagen könnte, wie ich herausgeschleudert wurde.

Der letzte Funkpruch

Die letzte Nachricht von R 101, die man um 1,50 Uhr erhielt und die im Hinblick auf das bald darauf erfolgte Unglück von erschütternder Tragik ist, lautet: „Zur Zeit befinden sich die Passagiere nach einem ausgezeichneten Nacht- und nachdem sie ihre Zigarre geraucht haben, im Begriff, schlafen zu gehen.“

Unter den Personen, die an der Fahrt des Luftschiffes R 101 teilnahmen, war auch Sir Selson Brander, der Direktor der zivilen Luftfahrt Englands. Sein Schicksal ist ungewiß. Er wird bisher vermißt.

Gegen einen Hügel gekrochen

Paris, 6. Oktober.

Über die Umstände, die zu der Katastrophe führten, hat der Chefingenieur der Firma, die das Luftschiff gebaut hat, Leach, im Laufe des Nachmittags eine eingehende Darstellung gegeben. Er erklärte: „Die zwölf Mann des Nachtendienstes waren auf ihren Posten. Ich selbst befand mich im Pilotenabteil. Die Reise war ohne Zwischenfall vor sich gegangen, als wir kurz vor Beauvais von einem starken Gewitter- und Regenschauer überrascht wurden, der das Luftschiff hin und her schüttelte. Ich hatte jedoch zu der Leichtigkeit des Luftschiffes volles Vertrauen. Es setzte seinen Weg fort und ich war durchaus beruhigt. Gegen 1,40 Uhr jedoch, als das Luftschiff über Beauvais stand, schien es mir, als ob der Hinterteil in starkes Schlingern geraten war. Die Fahrt verlangsamte sich. Um 1,43 Uhr gab die Funkstation des Flughafens Le Bourget unsere Position mit zwei Kilometern vor Beauvais an. Ich wußte nicht mehr, in welcher Höhe ich mich befand und suchte einen Ausweg, um dem Unwetter zu entgehen. Es gelang auch, dem fürchterlichen Winde Widerstand zu leisten. Jetzt setzte der Regen mit aller Kraft ein, das Luftschiff wurde schwer. Ich ließ volle Kraft geben, um wieder hoch zu kommen. Plötzlich trat die Katastrophe ein. Das Borderteil des Luftschiffes trat, nachdem es sich bereits zweimal geneigt hatte, in heftige Berührung mit dem Erdboden, und zwar auf einem kleinen Hügel. Die fürchterliche Explosion trat sofort ein. Ich fürzte in die Wand und suchte einen Ausweg. Es gelang mir, ein Loch zu brechen, durch das ich kopfüber, ziemlich schwer verbrannt, aber im übrigen gesund, das Freie gewann.“

Weitere Meldungen in der 1. Beilage