Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift: Tageblatt Riesa
Fernruf 1237
Postfach Nr. 59

Diese Zeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Amtshauptmanns zu Großenhain behördlich bestimmte Blatt und enthält amtliche Bekanntmachungen des Finanzamtes Riesa und des Hauptzollamtes Meißen.

Postscheckkonto: Dresden 1350
Girokasse: Riesa Nr. 59

№ 105 — Sonnabend, 8. Mai 1937, abends — 90. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends ½6 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, bei Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark, ohne Zustellgebühr, durch Postbezug RM. 2.14 einschl. Postgebühr (ohne Zustellgebühr), bei Abholung in der Geschäftsstelle Wochenkarte (6 aufeinanderfolgende Nr.) 55 Pfg., Einzelnummer 15 Pfg. Anzeigen für die Nummer des Ausgabetages sind bis 10 Uhr vormittags aufzugeben; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die gespaltene 46 mm breite mm-Zeile oder deren Raum 9 Rpf., die 90 mm breite, 8 gespaltene mm-Zeile im Textteil 25 Rpf. (Grundschrift: Petit 8 mm hoch). Ziffergebühr 27 Rpf., tabellarischer Satz 50% Aufschlag. Bei fernmündlicher Anzeigen-Bestellung oder fernmündlicher Abänderung eingesandter Anzeigentexte oder Probeabzüge schließt der Verlag die Inanspruchnahme aus Mängeln nicht drucktechnischer Art aus. Preisliste Nr. 4. Bei Konkurs oder Zwangsvergleich wird etwa schon bewilligter Nachlaß hinfällig. Erfüllungsort für Lieferung und Zahlung und Gerichtsstand ist Riesa. Höhere Gewalt, Betriebsstörungen usw. entbinden den Verlag von allen eingegangenen Verpflichtungen. Geschäftsstelle: Riesa, Goethestraße 58.

Die ganze Welt fühlt mit uns

Dennoch!

„Allen Gewalten zum Trotz sich erhalten!" Dieses Bekenntnis des Trotzes, mit dem Deutschland sich seine politische Freiheit und seine nationale Erneuerung erkämpft hat, setzen wir auch dem ersten Eindruck des tiefen und überwältigenden Schmerzes entgegen, der uns beim Eintreffen der Trauerbotschaft aus Lakehurst befallen mußte. Deutschland ist bahnbrechend gewesen auf dem Wege zur Bezwingung der Luft durch fliegende Schiffe, und es will und wird es bleiben.

Wir wissen es, daß die Naturgewalten sich mit aller Kraft gegen ihre Bezwingung durch den menschlichen Geist zur Wehr setzen, daß sie sich immer wieder zu rächen suchen, wenn kühne Vorstöße von Erfindern in neue Natursphären die Urkräfte zu bändigen wußten. Die Bezwingung der Lüfte hat zahllose Opfer gekostet. Das Ikarus-Schicksal hat sich im Großen wie im Kleinen von Lilienthal bis zu dem „fliegenden Menschen" Clem Sohn, von Echterdingen bis nach Lakehurst, ungezählte Male wiederholt. Das Tragische in der Kette der Katastrophen, die gerade auch den Weg der Zeppelinentwicklung begleitet, liegt vor allem darin, daß die Unglücksfälle immer wieder an den Erfolg, an den fast schon vollendeten Triumph des menschlichen, des deutschen Geistes anknüpften. Die großen Katastrophen haben sich fast durchweg nicht in den Lüften, sondern am Boden ereignet. So war es mit dem ersten Zeppelinluftschiff, das nach einer über alle Erwartungen erfolgreichen Fahrt durch Süddeutschland bis an den Main nach der Landung bei Echterdingen vom Sturm zerstört wurde. LZ. VI wurde in der Luftschiffhalle von Baden-Oos, LZ. VII in den Bäumen des Teutoburger Waldes und das Luftschiff „Schwaben" durch die Explosion in der Luftschiffhalle von Düsseldorf vernichtet. Auch das Luftschiff „Hindenburg" wurde jetzt von der gleichen Tragik ereilt, nachdem es über ein Jahr lang als das „Uhrwerk der Lüfte" im fahrplanmäßigen Dienst seine unbedingte Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt hatte und erst gerade wieder ohne den geringsten Defekt viele Tausende von Kilometern über den Ozean bis zum Ziel vollkommen sicher zurückgelegt hatte, ehe das furchtbare Ereignis, dessen Ursache noch nicht geklärt ist, eintrat und das stolzeste Zeugnis des menschlichen Fortschritts der Vernichtung preisgab.

Die Vernichtung des Luftschiffes „Hindenburg" unterscheidet sich somit ganz entscheidend von den beiden letzten großen Luftschiffkatastrophen, von denen der englische „R 101" auf der Reise nach Indien über Frankreich bei Beauvais und die amerikanische „Aeron" an der Küste von New Jersey ereilt wurden. Beide Luftschiffe erwiesen sich im Sturm als nicht genügend manövrierfähig. Sie wurden vom Sturm bezwungen und niedergedrückt, wobei das englische Luftschiff zur Explosion gebracht wurde, während die „Aeron" in den Fluten des Ozeans versank. Die deutschen Luftschiffe „Graf Zeppelin" und „Hindenburg" haben dagegen zu ungezählten Malen den Orkanen über dem Weltmeer getrotzt. Sie sind von ihren erprobten Führern immer sicher durch alle Unbilden der Witterung hindurch an ihr Ziel geleitet worden. „Graf Zeppelin" hat seit sechs Jahren seinen Dienst fahrplanmäßig über den Atlantischen Ozean versehen, ohne auch nur den geringsten Unfall beklagen zu müssen. **Die Zuverlässigkeit der deutschen Luftschiffe bei ihren Transatlantikfahrten galt als so selbstverständlich wie die einer Reise auf einem modernen Ozeanschiff.** Zehntausende haben sich diesen fliegenden Schiffen schon ohne die geringsten Bedenken anvertraut, und sie werden es auch weiterhin tun, weil die Katastrophe von Lakehurst ebensowenig gegen sie spricht, wie es der Zusammenstoß der „Titanic" mit einem Eisberg gegenüber den Ozeandampfern zu tun vermochte.

Wie die Katastrophe von Echterdingen den Glauben der Nation an die Idee des Grafen Zeppelin nicht zerstören konnte, ihr vielmehr neuen ungeahnten Auftrieb gab, so wird das Unglück von Lakehurst den Willen der verantwortlichen Männer, hinter denen das deutsche Volk vertrauensvoll steht, nicht zu lähmen vermögen, das Werk der Ueberwindung von Raum und Zeit nun erst recht und noch sieghafter zu vollenden. Die braven Männer der Besatzung und die Fahrgäste, die sich der Verwirklichung deutschen Leistungswillens anvertrauten, sind für die neue Idee gestorben, die wie jede ihre Opfer fordert. Wir entblößen unsere Häupter und verbeugen uns vor ihnen, um uns wieder aufzurichten mit dem Gelöbnis, mit neuem Wagemut die Arbeit bis zur Vollendung fortzusetzen.

Aufrichtiges Mitgefühl über die „Hindenburg"-Katastrophe und höchste Anerkennung für die Leistungen der deutschen Luftschiffe

Die **ausländische Presse** befaßt sich weiterhin zum Teil in ausführlichen Leitartikeln mit dem tragischen Verlust des Hindenburg, wobei ganz allgemein **aufrichtiges Mitgefühl über die Katastrophe und höchste Anerkennung für die bisherigen Leistungen der deutschen Luftschiffe deutlich zum Ausdruck kommen.**

So heißt es in einem Leitartikel des **„Neuyork American"** u. a., **die Zerstörung des deutschen Luftschiffes habe die ganze Welt tief betroffen, sie könne aber den Glauben an die Luftfahrt nicht erschüttern.** Die Herrschaft des Menschen über die Luft, die noch am Anfang der Entwicklung stehe, werde trotz, ja vielleicht gerade infolge solcher Tragödien errungen werden, die nur Kilometersteine des Fortschritts bedeuteten. Eine Katastrophe sei zwar grausam, aber auch lehrreich. **Das Luftschiff „Hindenburg" hinterlasse ein stolzes Zeugnis der vollbrachten Leistung, die durch sein trauriges Ende nicht geschmälert worden sei.** Luftschiffe und Flugzeuge würden fortfahren, Meere und Länder zu überfliegen, um sowohl Zeit wie Entfernung auszuschalten.

Auch die **sämtlichen englischen Morgenblätter** bringen ihr **aufrichtiges Mitgefühl** mit dem nationalen Unglück zum Ausdruck, das der Verlust des Luftschiffes „Hindenburg" für das deutsche Volk bedeutet. Verbunden mit der tiefen und ehrlichen Anteilnahme wird die **Bewunderung für die großartigen Leistungen Deutschlands auf dem Gebiet des Luftschiffbaues zum Ausdruck gebracht** und die Zeitungen sind überzeugt, daß Deutschland unentwegt an der Weiterentwicklung dieses Verkehrsmittels arbeiten wird.

„Daily Telegraph", das führende englische Morgenblatt, schreibt u. a.: „Wir in England, denen die Erschütterungen und Leiden solcher Katastrophen nicht unbekannt sind, würdigen aufs stärkste die Trauer, die heute in Deutschland herrscht, und mit dem Mitgefühl und unserer Anteilnahme möchten wir einen Tribut der Bewunderung für die großen Leistungen zollen, die vom Schicksal betroffen worden sind. **Im Luftschiffbau ist Deutschland der Welt führend vorangegangen und wir sind überzeugt, daß dieses Werk nicht beendet ist.** Der Fortschritt in der Eroberung der Luft wird weitergehen und wird in Deutschland durch den erlittenen Verlust wahrscheinlich eher gefördert als gehemmt werden. Die Gefühle, die durch eine solche Katastrophe erweckt werden, erinnern uns aber auch daran, daß die Bande der Menschlichkeit zwischen den Nationen stärker sind als die Feindseligkeit, die sie von Zeit zu Zeit trennen.

Die Katastrophe des Luftschiffes Hindenburg wird in ihrer ganzen Tragik von der **Pariser Sonnabend-Presse** eingehend gewürdigt. Der „Figaro" veröffentlicht aus diesem Anlaß Erklärungen des bekannten französischen Luftschiff-Konstrukteurs und -führers Henry Kapferer, der trotz des tragischen Endes des deutschen Luftschiffes „Hindenburg" nachdrücklich unterstreicht, man müsse in die Zukunft des Luftschiffes Vertrauen haben. Man müsse berücksichtigen, daß Flugzeuge, Schiffe und Eisenbahnen ebenso zahlreiche wie unerklärliche Unglücksfälle aufzuweisen hätten. Das Luftschiff sei im Vergleich hierzu erst am Anfang seiner Entwicklung. Trotz des Verlustes an Menschenleben dürfe man den Mut nicht sinken lassen und müsse Vertrauen in die Zukunft des Luftschiffes haben.

Die oberitalienische Presse steht gänzlich unter dem Eindruck des Unterganges des Hindenburg. Ganze Seiten werden den Berichten über die Katastrophe und den Nachrufen für das schöne Luftschiff gewidmet, in denen das **Mitgefühl des italienischen Volkes** zu dem schweren Verlust, der die deutsche Luftfahrt betroffen hat, zum Ausdruck gebracht wird. Gleichzeitig wird hervorgehoben, daß **das Unglück in keiner Weise den Geist des Fortschritts der deutschen Luftfahrt hemmen werde.** Deutschland sei mit Recht stolz darauf, nicht nur an der Spitze des Luftschiffbaues zu marschieren, und die einzige Nation zu sein, die nach dem Grundsatz „Leichter als Luft" einen vollkommenen Flugdienst über den Ozean organisiert hatte. Die Turiner „Gazette del Popolo" hebt die bewunderungswürdige Haltung hervor, mit der das deutsche Volk den schweren Schlag ertrage. Es habe den Anschein, daß dieses Volk, anstatt unter dem Schlag zusammenzubrechen, darauf einen Grund für neue Anstrengungen, neue Opfer und neue Energien gewinne, um auf dem vom Grafen Zeppelin vorgezeichneten Wege weiterzuschreiten. Auch dem seinen Verletzungen erlegenen Kapitän Lehmann werden von allen Blättern ehrende Nachrufe gewidmet.

Auch die griechische Presse nimmt an der Katastrophe des Hindenburg herzlichen Anteil. Die in Buenos Aires erscheinende große argentinische Zeitung „La Nacion" hebt hervor, daß eines der vollkommensten Werke der Welt zerstört worden sei. Das Mißgeschick des deutschen Volkes, das von der ganzen Menschheit geteilt werde, werde keinesfalls zu Entmutigung oder Verzicht führen, schreibt die Zeitung „La Prensa". Die „Noticias Graficas" bezeichnen das Luftschiff als ein Symbol der Errungenschaften der europäischen Zivilisation, dessen bewundernswerte Sicherheit allgemein anerkannt werde.

Kapitän Lehmann seinen Verletzungen erlegen

Der Vertreter der Zeppelin-Gesellschaft teilt mit, daß **Kapitän Lehmann** im Hospital in Lakewood am Freitag um 23.05 Uhr Berliner Zeit **seinen Verletzungen erlegen** ist.

Oberleutnant zur See der Reserve, Ernst Lehmann, Direktor der Deutschen Zeppelinreederei und Luftschiffführer, wurde am 12. März 1886 in Ludwigshafen am Rhein als Sohn des Chemikers Dr. phil. Ludwig Lehmann und dessen Ehefrau Luise geborene Schäfer geboren. Nach dem Besuch des humanistischen Gymnasiums in Ludwigshafen war Ernst Lehmann von 1905 bis 1906 auf dem Seebadedienstschulschiff „Stosch". Von 1906 bis 1912 widmete er sich dem Schiffsbaustudium auf der technischen Hochschule in Charlottenburg. 1912 bis 1913 wirkte er als Marinebauführer auf der Kaiserlichen Marinewerft in Kiel. Bei Kriegsausbruch war Lehmann Luftschiffführer der „Sachsen". Im Kriege führte er die Armeeluftschiffe „Sachsen", Z. 12, LZ. 90, LZ. 98, LZ. 120. Mit dem letztgenannten Luftschiff unternahm Luftschiffführer Lehmann eine Fahrt von 105 Stunden Dauer. Sie diente als Probefahrt für die spätere Afrikafahrt eines anderen Luftschiffes. Kapitän Lehmann war Inhaber zahlreicher Kriegsauszeichnungen. Im Jahre 1917 wurde Lehmann zum Luftschiffbau Zeppelin als Leiter der Bauaufsicht kommandiert. Mit Dr. Eckener zusammen wirkte er als Lehrer bei der Marineluftschiffabteilung. Von 1920 bis zum vorigen Jahr hatte er den Posten eines Prokuristen beim Luftschiffbau Zeppelin inne. Anschließend wurde er Direktor der Deutschen Zeppelinreederei. Von 1923 bis 1927 war Lehmann gleichzeitig Vizepräsident der Goodyear Zeppelin Corporation in Akron (Ohio). Im Jahre 1924 nahm Kapitän Lehmann als Luftschiffführer an der Ueberführungsfahrt des LZ. 126 nach den Vereinigten Staaten teil. Von 1928 bis jetzt hat er fast alle Fahrten des Graf Zeppelin als verantwortlicher Kommandant mitgemacht. Direktor Lehmann veröffentlichte in amerikanischen Fachzeitschriften zahlreiche Artikel. Er hat auch viele fachwissenschaftliche Vorträge gehalten. Sein Buch „The Zeppelins" erschien im Verlag J. H. Sears u. Co. in Neuyork. Der auf so tragische Weise aus dem Leben geschiedene war ein großer Sportfreund. Als begeisterter Musikliebhaber spielte Lehmann Klavier, Cello und Ziehharmonika. Auf den zahlreichen Amerikafahrten hat er die Zeppelinfahrgäste oft durch seine Musikvorträge erfreut. Mit Kapitän Lehmann ist ein Mann dahingegangen, der an der sicheren Ausgestaltung des Luftschiffsverkehrs durch viele Jahre entscheidend mitgewirkt hat. Sein Andenken wird unvergessen bleiben.

Kapitän Pruß' Befinden gebessert

Die Neuyorker Presse gedenkt des verstorbenen Kapitäns Lehmann

)(Neuyork. Von der Besatzung des verunglückten Luftschiffs „Hindenburg" sind Kapitän **Pruß**, der Erste Offizier **Sammt** sowie der Funkoffizier **Speck** soweit außer Gefahr, daß ihre Ueberführung von Lakehurst nach Neuyork in das Medical Center Hospital stattfinden konnte.

Dem seinen Verletzungen erlegenen **Kapitän Lehmann** widmen die Neuyorker Morgenblätter wärmste Nachrufe, wobei sie besonders rühmend sein gewinnendes Wesen, seine langjährigen Erfahrungen im Luftschiffbau und seine Navigationskenntnisse hervorheben.

Dr. Eckener in Berlin

)(Berlin. Dr. Eckener traf gestern nachmittag, von Wien kommend, im Flugzeug auf dem Flughafen Tempelhof ein. Er begab sich unmittelbar nach der Landung sofort zu einer Besprechung in das Reichsluftfahrtministerium.

Die deutsche Untersuchungskommission

Die deutsche Untersuchungskommission, die sich heute früh mit einem Sonderflugzeug nach Cherbourg begab, um dort an Bord des Dampfers „Europa" zu gehen, besteht aus folgenden Mitgliedern:

Dr. Eckener und **Dr. Dürr**, Prof. **Bock** und Stabsingenieur **Hofmann** von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, Prof. Dr. **Dieckmann**-München, Oberstleutnant **Brauchapt** vom Reichsluftfahrtministerium.

Großzügiges Hilfswerk der Deutsch-Amerikaner

Die Deutsch-Amerikanische Handelskammer stiftete **5000 Dollar**, die den verletzten Mannschaftsmitgliedern des Luftschiffes „Hindenburg" zugute kommen sollen. Außerdem beschloß die Handelskammer, einen **amerikanischen Zeppelin-Fonds** zur Unterstützung der Hinterbliebenen der Opfer und zur Fortführung wissenschaftlicher Versuche im Luftschiffbau zu schaffen.

Der Deutsch-Amerikanische Volksbund kündigte für **Dienstagabend eine Gedächtnisfeier** für die toten Passagiere und Mannschaften des „Hindenburg" an, deren Ertrag den Ueberlebenden zufließen soll.

Ein wichtiges Dokument über die Katastrophe

Filmstreifen als Hilfsmittel der Untersuchungskommission

)(Neuyork. Kapitänleutnant Rosendahl, der Kommandeur der Marineflugstation Lakehurst, hat angeordnet, daß ihm die Kopien aller von der „Hindenburg"-Katastrophe angefertigten Fotos und Filmstreifen zur Verfügung gestellt werden, damit sie der Untersuchungskommission vorgelegt werden können. Fünf Filmgesellschaften hatten, wie bei jedem „Hindenburg"-Flug, ihre Filmoperateure nach Lakehurst entsandt. Die Apparate arbeiteten bereits, als das Luftschiff noch wohlbehalten auf den Landungsmast zuflog. Auf diese Weise ist **der Hergang der furchtbaren Katastrophe von Anfang bis Ende im Filmband festgehalten worden**, und es ist dadurch ein Dokument entstanden, das für die Aufklärung der Ursache des Unglücks von entscheidender Bedeutung sein kann.

Weitere Meldungen in der 1. Beilage