Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für die Landwirtschaft, für Bürgertum, Beamte, Angestellte u. Arbeiter.

Das „Wilsdruffer Tageblatt" erscheint an allen Werktagen nachmittags 5 Uhr. Bezugspreis: Bei Abholung in der Geschäftsstelle und den Ausgabestellen 2 RM. im Monat, bei Zustellung durch die Boten 2,30 RM., bei Postbestellung 2 RM. zuzüglich 42 Rpfg. Abtragegebühr. Alle Postanstalten, Träger und Geschäftsstellen nehmen zu jeder Zeit Bestellungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt, Krieg oder sonstiger Betriebsstörungen besteht kein Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Kürzung des Bezugspreises. — Rücksendung eingesandter Schriftstücke erfolgt nur, wenn Porto beiliegt.

Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend

Anzeigenpreis: die 5gespaltene Raumzeile 20 Rpfg., die 4gespaltene Zeile der amtlichen Bekanntmachungen 40 Reichspfennig, die 3gespaltene Reklamezeile im textlichen Teil 1 Reichsmark. Nachweisungsgebühr 20 Reichspfennige. Vorgeschriebene Erscheinungstage und Platzvorschriften werden nach Möglichkeit berücksichtigt. Anzeigenannahme bis vorm. 10 Uhr. Für die Richtigkeit der durch Fernruf übermittelten Anzeigen übernehmen wir keine Garantie. Jeder Rabattanspruch erlischt, wenn der Betrag durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Anzeigen nehmen alle Vermittlungsstellen entgegen.

Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6

Das Wilsdruffer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meißen, des Amtsgerichts und des Stadtrats zu Wilsdruff, des Forstrentamts Tharandt und des Finanzamts Nossen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Nr 148. — 87. Jahrgang | Telegr.-Adr.: „Amtsblatt" Wilsdruff-Dresden | Postscheck: Dresden 2640 | Mittwoch, den 27. Juni 1928

Wer hat schuld?

Wir Deutschen sind stolz auf unsere Reichseisenbahn. Sind immer stolz darauf gewesen, seit der unvergeßliche Maybach unter Bismarcks Anregung die Verstaatlichung der Eisenbahnen durchführte. Schwere Wunden schlug dem Eisenbahnwesen dann der Krieg und in der Nachkriegszeit bedurfte es gewaltiger Anstrengungen, um allmählich, ganz allmählich die Eisenbahn wieder zu dem zu machen, was sie einst war: zu einem Musterbetrieb.

Der Dawes-Plan aber, der die Reichsbahn zu einem „privatwirtschaftlichen" Unternehmen umbildete und ihr eine Jahreszahlung von mehr als 1000 Millionen auferlegte, hat die Reichsbahn gezwungen, immer nur an die Aufbringung dieser Riesensumme zu denken. Erst zahlen und zahlen — und dann kann man daran denken, dringende Betriebsverbesserungen auszuführen. Noch hat die Geschwindigkeit unserer Schnellzüge nicht den Vorkriegsstand erreicht und das schwere Eisenbahnunglück in Siegelsdorf, das zwei Dutzend Menschen das Leben kostete, wirft jetzt die überaus ernst zu nehmende Frage auf: Ist unsere Eisenbahn überhaupt noch imstande, technisch über die Voraussetzungen zu verfügen, die erst eine weitere Steigerung des Betriebes zulassen?

Die Frage ist deswegen aufzuwerfen, weil sich hinsichtlich der Schuld für das Unglück jetzt ein sehr merkwürdiges Nachspiel abrollt. Die Eisenbahndirektion Nürnberg hat in mehrfachen Veröffentlichungen die Schuld an der Entgleisung einer Kette unglücklicher Umstände zugeschrieben, vor allem sei die Geschwindigkeit des Zuges eine allzu hohe gewesen. Betriebsmängel, wie etwa schlechte Gleisanlage, lägen nicht vor. Derartige Erklärungen der Eisenbahndirektion haben nur den einen Nachteil, daß sie sozusagen „in eigener Sache" abgegeben werden, man also die Schuld von sich selbst abwälzen will. Denn nun kommt der Further Staatsanwalt, der die gerichtliche Untersuchung leitet, und erklärt, er stehe den Veröffentlichungen der Eisenbahndirektion durchaus fern, läßt außerdem durchblicken, daß er über die Schuld am Unglück ganz anderer Meinung sei. Und geradezu katastrophal für die Direktion wirkt das Gutachten des Sachverständigen, den die Staatsanwaltschaft herangezogen hat, eines Münchener Professors für Eisenbahnbauwesen an der Technischen Hochschule. Er erklärt, daß Schäden am Gleis und eine Senkung des Bahndammes schuld an dem Unglück gewesen sind, Schäden, die der Eisenbahndirektion bekannt waren und, allerdings sehr ungenügend, repariert worden sind. Trotzdem wurde die hohe Geschwindigkeit für den Lokomotivführer beibehalten und — das Unglück geschah, die Lokomotive sprang aus dem Gleis und riß mehr als zwei Dutzend Menschen in den Tod.

Diese Vorwürfe sind so schwerwiegend, so ernsthaft und stammen aus dem Gutachten eines so ernsten Sachverständigen, daß die Öffentlichkeit das Recht daraus herleiten darf, eine wirklich restlose Klärung der Schuldfrage zu verlangen. Eine Klärung außerdem, die nicht etwa nur von interessierter Seite — und das ist die Eisenbahndirektion — in die Wege geleitet wird. Und weiter hat die Öffentlichkeit das Recht, zu verlangen, daß die Lehren dieses Eisenbahnunglücks sehr schnell und sehr gründlich beachtet werden. Gerade jetzt beginnt wieder die Hauptreisezeit; es kommt aber nicht so sehr darauf an, daß man ein oder zwei Stunden eher zu seinem Ziel gelangt — auf Kosten der Sicherheit. Vor ein paar Tagen ist durch Zufall ein schweres Eisenbahnunglück bei Biberach verhütet worden; auch dort durchraste ein Schnellzug mit allzu hoher Geschwindigkeit eine gefährliche Stelle und entgleiste.

Gewiß werden in einem so riesigen Betrieb, wie ihn die Deutsche Reichsbahn darstellt, Unglücksfälle nicht zu vermeiden sein, denn es sind Menschen, die auf der Lokomotive stehen, Menschen, die die Hebel der Stellwerke bedienen. Menschen mit menschlichen Fehlern und Schwächen. Aber die Reichsbahn muß alles tun, um soweit als nur irgend möglich diese Fehler und Schwächen auszuschalten. Das Verkehrsmonopol, das die Eisenbahn besitzt, verpflichtet sie unbedingt dazu, alles zu tun, um die Betriebsgefahren auf ein möglichst geringes Maß einzuschränken. Das erste und wichtigste Erfordernis ist Betriebssicherheit, und äußere Umstände, wie die bittere Notwendigkeit, gerade die Sparsamkeit zum obersten Gebot zu machen, dürfen nicht zu einer Gefährdung des Betriebes führen. **Die Deutsche Reichsbahn hat ihren guten Ruf zu verlieren, den sie sich in den harten Jahren der Nachkriegszeit in mühsamer Arbeit wiedererworben hat; diesen guten Ruf sich zu erhalten, ist ihre selbstverständliche Pflicht.**

Die schwierige Regierungsbildung.

Der Streit um die Ministerienbesetzung.

Die Verhandlungen über die Regierungsbildung im Reiche zogen sich auch den ganzen Dienstag über hin. Zwar war man sich über die neue Form der Reichsregierung unter den beteiligten Parteien dahin einig, daß die neue Regierung ein Kabinett der Persönlichkeiten sein und nur in loser Verbindung mit den Fraktionen stehen soll, doch entstanden zu guter Letzt wieder Schwierigkeiten wegen der Besetzung der einzelnen Ministerien. Namentlich innerhalb des Zentrums, das am Dienstag verschiedene Sitzungen im Reichstag abhielt, ging der Kampf um die Vergebung der Portefeuilles hin und her. Der Abgeordnete Wirth hatte es abgelehnt, das ihm von dem Abgeordneten Müller angebotene Reichsverkehrsministerium zu übernehmen, und bestand darauf, die Leitung des Ministeriums für die besetzten Gebiete zu erhalten. Dieses Ministerium wollte aber der Zentrumsabgeordnete Guérard, der ursprünglich als Minister für die besetzten Gebiete vorgeschlagen war, übernehmen. Des weiteren bot die Frage der Besetzung des Vizekanzlerpostens eine neue Schwierigkeit. Für diesen Posten war der Zentrumsabgeordnete Wirth in Aussicht genommen, jedoch konnte sich die Zentrumsfraktion noch nicht endgültig entschließen, ihre Zustimmung hierzu zu geben. Abg. Müller-Franken wollte deshalb im Einverständnis mit dem Reichspräsidenten davon absehen, überhaupt einen Vizekanzler in sein Kabinett zu nehmen, als plötzlich vom Zentrum wieder die Frage des Vizekanzlerpostens angeschnitten wurde. Um alle diese Fragen zu bereinigen, war es notwendig, daß die Fraktionen wiederholt zu Sitzungen zusammentraten und daß der Abgeordnete Müller-Franken mit den Unterhändlern des Zentrums mehrmals Rücksprache nahm.

Die Besetzung des Reichsernährungsministeriums wurde dahin geregelt, daß der Abgeordnete Dietrich-Baden (Dem.) sich bereit erklärte, dieses Ministerium zu übernehmen.

Als endgültig feststehend konnte am Dienstag abend folgende Besetzung der Ministerien genannt werden:

Reichskanzler: Hermann Müller-Franken (S.P.D.),
Außenministerium: Dr. Gustav Stresemann (D. Vp.),
Reichsinnenministerium: Severing (S.P.D.),
Finanzen: Dr. Hilferding (S.P.D.),
Reichswirtschaft: Dr. Curtius (D. Vp.),
Reichswehr: Dr. Gröner (parteilos),
Reichsernährungsministerium: Dr. Dietrich-Baden (Dem.),
Reichspostministerium: Schätzel (Bayer. Vp.).

Neue Rettungsversuche für die Polarflieger

Flieger und Eisbrecher in erhöhter Bereitschaft.

Amundsen noch verschollen.

Über Spitzbergen herrschte außerordentlich schlechtes Wetter. Sowie eine Besserung in der Witterung eingetreten ist, wollen die Junkers-, Dornier-Wal- und Savoiamaschinen erneut starten. Sie wollen die abgetriebene „Italia"-Besatzung erneut suchen. Wenn diese Gruppe auch dann nicht gefunden wird,

soll sie künftig als verloren betrachtet werden.

Auch die Hoffnung, die Malmgreen-Gruppe, die aus drei Mann besteht, noch retten zu können, ist ziemlich aufgegeben worden. Nach einem neuen Funkspruch der Nobile-Gruppe befindet sich diese jetzt wohl, nachdem sie Proviant erhalten hat. Sie hat es außerdem fertiggebracht, mehrere Eisbären zu erlegen und so ihren Proviant durch Frischfleisch zu ergänzen.

Der russische Eisbrecher „Malygin" hat seit der vorigen Woche

keinen neuen Ruf von Amundsen

empfangen können. Auch der russische Flieger Babuschkin hat auf seinem Erkundungsfluge zwischen König-Karl-Land und der Hoffnungsinsel das französische Flugzeug „Latham", auf dem sich Amundsen befindet, nirgends gesichtet. Der Regierungsdampfer „Michael Sars" hat östlich der Bäreninsel seine Suche beendet und sucht jetzt im Westen weiter fort.

In Kingsbay sind neue Flugzeuge angekommen, um sich an der Suche zu beteiligen. Auch auf dem Lande werden Nachforschungen durch zwei italienische Expeditionen angestellt, die aus vier Hundeschlitten und einigen Norwegern als Hundeführer sowie drei Italienern bestehen. Man kann wohl sagen, daß die Rettungsversuche, an der sich alle Nationen direkt oder indirekt beteiligen, einen großsportlichen Charakter angenommen haben. Die Operationsbasis für die Rettungsarbeiten wurde von Kingsbay aus weiter nach Norden vorgeschoben.

Die Rettungsaktion dauert noch drei Wochen.

Nach einem vom Fahrzeug „Quest" abgesandten Telegramm glaubt man nicht, die auf dem Packeis gebliebenen Mitglieder der Gruppe Nobile und Leutnant Lundborg vor drei oder vier Wochen retten zu können. Man hofft, daß sich zwischen den Eisschollen Kanäle bilden werden, breit genug, um den Wasserflugzeugen zu gestatten, darauf niederzugehen. Die Lebensmittel, die die Gruppe Mariano mitgenommen hatte, reichten nur bis zum 21. Juni. Jetzt herrscht wieder Windstille, der Nebel verhindert aber die Flüge. Das Flugzeug Mariano wird wahrscheinlich in Tromsö bleiben. Es wird dann nach Spitzbergen fliegen, um nach der „Latham" zu suchen.

*

Mussolini dankt Hauptmann Tornberg.

Durch den Befehlshaber der „Citta di Milano" hat Ministerpräsident Mussolini dem Leiter der schwedischen Spitzbergenexpedition Hauptmann Tornberg ein Danktelegramm für die tapfere Beteiligung an der Rettung der Nobile-Expedition übermittelt. Tornberg ist der Vorgesetzte von Lindborg.

*

Die „Bremen"-Flieger in Kottbus.

Einweihung des Chamberlin-Denkmals.

Kottbus hatte wieder einen großen Tag. Wieder kamen Atlantikflieger in diese Stadt, die vor Jahresfrist die Amerikaner Chamberlin und Levine zuerst aufgenommen hatte. Diesen beiden Piloten hat sie jetzt ein Denkmal errichtet.

Bei der Grundsteinlegung für das Chamberlin-Denkmal führte Oberbürgermeister Dr. Kreutz als erster Redner u. a. aus: „Vor Jahresfrist durcheilte an einem Sonntag wie ein Lauffeuer die freudige Nachricht von der Landung des Amerikaflugzeuges „Columbia" mit den Fliegern Chamberlin und Levine die Straßen unserer Stadt. Ein gütiges Geschick hat es gefügt, daß Sie, meine Herren Köhl, Fitzmaurice und v. Hünefeld, die Sie zum erstenmal den Ozean von Ost nach West überquerten, dieser Grundsteinlegung durch Ihre Anwesenheit ihre besondere Weihe geben."

Hierauf führte Köhl drei Hammerschläge,

wobei er die Hoffnung aussprach, daß der Gedenkstein ein Grundstein sein möge, der die Freundschaft und Liebe mit dem amerikanischen Volke dokumentiere. Nach dem Weihespruch von Major Fitzmaurice führte Freiherr von Hünefeld drei Hammerschläge, wobei er dem Wunsche Ausdruck gab, daß die Fliegerei im friedlichen Kampfe zum siegreichen Ziel geführt werden möge.

Der Stahlhelm hatte den drei „Bremen"-Fliegern eine große Kundgebung im Berliner Sportpalast bereitet. Freiherr von Hünefeld berichtete hier, daß die Flieger auf ihrer Rundreise auch einer Einladung nach Doorn zum früheren Kaiser folgen werden. Köhl, Fitzmaurice und von Hünefeld wurden Ehrenmitglieder des Stahlhelms.

Vom Himalaja ins Studierzimmer.

Filchners Erlebnisse und Pläne.

Der Tibetforscher Wilhelm Filchner, der um die Forschung Innerasiens ebenso große Verdienste hat wie Sven Hedin, ist nun wieder in Berlin eingetroffen und wurde von einigen Gelehrten und Freunden begrüßt. Es war eigentlich eine kleine Schar im Verhältnis zu den

Der Asienforscher Wilhelm Filchner.

sonst üblichen Empfängen für so große Forscher. Das Auswärtige Amt war merkwürdigerweise nicht vertreten. Filchner ist

eine richtige Gelehrtennatur.

Mit wenigen tausend Mark hat er die Expedition begonnen. Als er in Leh einrückte, sah jeder tibetanische Bettler besser gekleidet aus als er, der nur Lumpen trug und das billigste Essen kaufen mußte. Stiefel besaß er monatelang nicht, seine Füße waren mit Fetzen umwickelt.

SLUB Wir führen Wissen. Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF