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 Abtragegebühr. Alle Postanstalten, Briefträger 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 Teile 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. 198 — 88. Jahrgang Telegr.-Adr.: „Amtsblatt" **Wilsdruff-Dresden** Postscheck: Dresden 2640 **Montag, den 26. August 1929**

Raum oder Not.

Die Nachricht, daß Samoa, der ehemals deutsche Kolonialbesitz, sich in einer Revolution gegen die neuseeländische Mandatsgewalt empört hat, mag von vielen als wenig interessant in dieser Zeit der gewaltigen Völkerdifferenzen übersehen worden sein. Und doch bietet diese Empörung eine typische Illustration zu den verheerenden Folgen, die der Raub unserer Kolonien durch den Versailler Vertrag für diese gehabt hat. Bekanntlich wurde uns damals in der Überheblichkeit des Siegerdünkels die Fähigkeit, zu kolonisieren, abgesprochen und unsere Kolonialgebiete unter Vormundschaftsherrschaft verschiedener Ententestaaten gestellt, die es angeblich besser verstehen sollten als Deutschland. Diese Kolonialmächte sind aber fast durchweg den Beweis ihrer größeren Tüchtigkeit schuldig geblieben. Mögen auf rein wirtschaftlichem Gebiet in einigen Kolonien durch die Mandatsverwaltungen Fortschritte erzielt worden sein, so sind dies sicherlich solche, die im Laufe der allgemeinen Entwicklung von selbst gegeben waren und von Deutschland ebensogut, wahrscheinlich aber besser ausgenutzt und ausgebaut worden wären. Das Gesamtinteresse des übervölkerten Europas aber, aus den Kolonien Rohstoffe und Nahrungsmittel beziehen zu können, ist keineswegs genügend berücksichtigt und bei der Verwaltung im Auge behalten worden. Noch weniger getan hat man für die kulturelle Entwicklung der Eingeborenenvölker, eine Aufgabe, die sich die deutschen Kolonisatoren stets vor allem haben angelegen sein lassen. Missionare und friedliche Kaufleute waren die Bahnbrecher und Pfadfinder der Kolonisation Deutschlands, nicht Soldaten oder gar Abenteurer, wie in Frankreich und in England. In der Seuchenbekämpfung, der Gesundheitspflege, dem kulturellen und wirtschaftlichen Unterricht sind auch heute noch nicht wieder die Zustände erreicht worden, wie sie unter deutscher Herrschaft bestanden.

Zu einer besonders schlimmen Mißwirtschaft hat sich die neuseeländische Mandatsverwaltung auf Samoa entwickelt. Gleich nach Übernahme des Mandats hatten die mangelhaften sanitären Vorkehrungen die furchtbare Folge, daß infolge Umsichgreifens der spanischen Grippe, die unter deutscher Verwaltung erfolgreich bekämpft worden war, der vierte Teil dieses sympathischen Völkchens den Tod fand. Die Mißwirtschaft auf anderen Gebieten führte dazu, daß in den letzten Jahren die Bevölkerung, die sich unter der deutschen Herrschaft besonders friedliebend und ruhig gezeigt hatte, aus den Aufständen und blutigen Unruhen nicht mehr herauskam. Und diese Neuseeländer, deren kolonisatorischen Fähigkeiten hier an diesem so leicht zu behandelnden Objekt schon schkiterten, haben immer noch das Mandat trotz der vielen Klagen und Beschwerden, die bei der permanenten Mandatskommission des Völkerbundes gegen sie einliefen, und trotzdem diese Kommission noch die Völkerbundsatzungen vorschlagen und der Völkerbundrat entsprechend beschließen müßte, daß Neuseeland wegen der bewiesenen Unfähigkeit das Mandat zu entziehen sei. Einen Nachfolger im Mandat zu finden, dürfte nicht schwerfallen. Hat Deutschland nicht in 14jährigem erfolgreichen Einvernehmen mit den Samoanern gezeigt, daß es der gegebene Mandatar wäre? Hier könnte ein Anfang gemacht werden mit der Einlösung des Versprechens der Locarnomächte, daß Deutschland bei seinem Eintritt in den Völkerbund Kolonialmandate erhalten sollte, ebenso wie die anderen Mächte. Für Deutschland ist es eine Lebensnotwendigkeit, daß seine zu schmale Bodengrundlage erweitert wird. Es braucht Raum für seine überschüssige Bevölkerung, die ihm jetzt durch Auswanderung in die Fremde verlorengeht, es braucht, wie das ganze übrige Europa, die Sicherheit, aus eigenem Gebiet notwendige überseeische Rohstoffe und Lebensmittel zu beziehen. Das traurige Wort vom „Volk ohne Raum" hat jetzt eine noch schärfere Fassung in der Alternative gefunden: Raum oder Not! —dt.

Tödlicher Fallschirm-Absprung

Chemnitz, 25. August. Bei der heutigen Flugveranstaltung in Hartmannsdorf verunglückte die Fallschirmpilotin Erna Kröhl, die schon einige 30 Fallschirmabsprünge mit gutem Erfolg durchgeführt hatte, durch eine Nichtentfaltung des Fallschirms in 350 Meter Höhe tödlich. Der Aufprall war so heftig, daß der Tod auf der Stelle eingetreten sein dürfte. Das Modell des Fallschirms war anerkannt gut, auch war der Schirm sorgfältig zusammengelegt, so daß das Unglück nur auf einen unglücklichen Zufall zurückzuführen ist. Frau Dr. Lola Schröter-Vorescou mußte aus der Luft, wo sie sich für einen zweiten Absprung bereit machte, den tödlichen Abststurz ihrer Kollegin mit ansehen.

•

Ein englisches Militärflugzeug abgestürzt.

Kairo. Ein Vickers-Vittoriaflugzeug für Truppentransporte ist mit sieben Mann Besatzung kurz nach dem Abflug vom Flugplatz Heliopolis abgestürzt. Drei Mann, darunter der Pilot, wurden getötet und vier verletzt.

„Graf Zeppelin" über Los Angeles

Flotte Fahrt über den Stillen Ozean.

Die Vorbereitungen in Los Angeles.

Die Fahrt des „Graf Zeppelin" über den Stillen Ozean geht flott voran. Die Geschwindigkeit richtet sich ganz nach der Wetterlage und beträgt, sofern keine Gegenwinde herrschen, etwa 100 bis 130 Kilometer in der Stunde. Sonnenschein, Regen und Nebel wechseln einander ab. Besonders kurz nach seinem Abflug aus Tokio hatte das Luftschiff mit einem Sturm zu kämpfen, der es heftig schüttelte. Die Sturmzone war aber bald durchfahren und die Passagiere konnten in aller Ruhe ihre Mahlzeit einnehmen.

Die Datumsgrenze überflogen.

Am Sonnabend abend hat der „Graf Zeppelin" den 180. Meridian, die internationale Datumsgrenze in der Mitte des Stillen Ozeans, überflogen. Dabei gewann das Luftschiff einen Tag, so daß die Passagiere also Sonnabend nacht zu Bett gingen und nach Verlauf der Nacht am Sonnabend morgen wieder aufwachten.

Auf dem Flugplatz in Los Angeles wird eine Patrouille von zehn Flugzeugen bereitgehalten, die bei Annäherung des „Graf Zeppelin" aufsteigen wird, um ihm den Weg zum Ankerplatz freizuhalten. Sie wird das Luftschiff bis zur erfolgten Verankerung in einer Entfernung von 500 Meter umkreisen und alle anderen Flugzeuge zwei Meilen vom Luftschiff entfernt halten. Während der Landungsmanöver dürfen keine Flugzeuge vom Flugfeld aufsteigen oder landen.

In Newyork hat sich ein Empfangskomitee gebildet, das damit beschäftigt ist, unter Mitwirkung der deutsch-amerikanischen Verbände ein großzügiges Programm zum Empfang des „Graf Zeppelin" auszuarbeiten. Es ist beabsichtigt, die Führer und die Besatzung des Luftschiffes in einer großen Parade von der Battery, der Südspitze der Stadt, zum Rathaus zu geleiten.

•

Sichtmeldung vom Zeppelin

Neuyork, 26. August. Der Dampfer „Edward Alexander" sichtete am Montag früh mitteleuropäischer Zeit den die Küste entlang fahrenden „Graf Zeppelin" 180 Kilometer südlich von San Franzisko bei Point Sur.

Ueber San Francisco

Neuyork, 26. August. Nach einem Funkspruch aus San Franzisko ist das Luftschiff „Graf Zeppelin" um 3.22 Uhr mitteleuropäischer Zeit über der Stadt erschienen. Das Luftschiff passierte vorher, von zahlreichen Flugzeugen geleitet, von den Farallen Inseln kommend, das Goldene Tor, überflog Alcotraz Island, Goat Island und Oakland und wendete dann nach San Franzisko, wo das Erscheinen des „Graf Zeppelin" von einer unübersehbaren Menschenmenge auf Straßen und Dächern jubelnd begrüßt wurde.

Auf der Fahrt nach Los Angeles

Neuyork, 26. August. Im Scheine der untergehenden Sonne passierte „Graf Zeppelin" in etwa 100 Meter Höhe das Goldene Tor und ging dann auf 150 Meter hoch, als er San Franzisko überflog. Eine nach hunderttausenden zählende Menschenmenge hatte sich auf den Straßen und Plätzen eingefunden, nachdem vom Leuchtturm Point Reyes aus das Herannahen des Luftschiffes gemeldet worden war. Um 4.01 Uhr mitteleuropäischer Zeit verließ „Graf Zeppelin" die Stadt mit Richtung auf Los Angeles, wo das Luftschiff schönes Wetter mit etwas Nebel antreffen wird, der aber nach Sonnenaufgang verschwinden wird. In Los Angeles ist ein Funkspruch von Dr. Eckener eingetroffen, daß das Luftschiff um Mitternacht (zwischen 8 und 9 Uhr mitteleuropäischer Zeit) eintreffen und bis zum Morgengrauen über dem Flugplatz kreuzen wird.

Ueber Los Angeles

Neuyork, 26. August. „Graf Zeppelin" ist gegen 9.30 Uhr mitteleuropäischer Zeit über Los Angeles eingetroffen. Da es um diese Zeit an der Westküste Amerikas noch Nacht ist (4.30 Uhr), wird das Luftschiff noch einige Zeit kreuzen und dann bei Anbruch des Tages landen.

Schwere Eisenbahnkatastrophe im Rheinland

Zahlreiche Tote und Schwerverletzte.

Am Sonntag vormittag 8.04 Uhr entgleisten bei der Einfahrt in den Bahnhof Buir bei Düren Lokomotive und sieben Wagen des Schnellzuges Paris—Warschau. Getötet sind nach den ersten Feststellungen sechs und schwerverletzt zehn Fahrgäste, meistens Ausländer, jedoch dürfte sich die Zahl der Toten und Verletzten noch erhöhen.

Zu dem schweren Eisenbahnunfall bei Düren werden noch folgende Einzelheiten bekannt: Bei dem verunglückten Zug handelt es sich um den planmäßig von Paris nach Warschau abfahrenden Schnellzug D. 23, der mit Reisenden bis auf den letzten Platz besetzt war. Die Unfallstelle liegt etwa 500 Meter von der Station Buir entfernt. Auf der Strecke werden Gleisarbeiten vorgenommen, so daß der Verkehr auf ein Nebengleis umgelegt werden mußte. Der Lokomotivführer hatte in Düren schriftliche Weisung erhalten, auf dieser Strecke langsam zu fahren. Augenzeugen berichten aber, daß die Stundengeschwindigkeit schätzungsweise 90 Kilometer betragen habe. Es müsse daher angenommen werden, daß der Lokomotivführer sich an die Weisung nicht gekehrt habe. Die Unfallstelle selbst bietet

ein Bild grauenhafter Zerstörung und unbeschreiblichen Durcheinanders.

Die Maschine, die aus den Schienen geworfen ist, liegt mit dem Tender neben der Strecke. Der Pack- und Postwagen sind eine acht Meter hohe Böschung hinaufgeworfen und ineinandergeschachtelt. Der nächste Wagen, ein Wagen zweiter Klasse, ist vollständig zertrümmert, die folgenden wurden mehr oder weniger beschädigt, während der Schlafwagen quer über den Schienen steht. Man ist mit Schweißapparaten dabei, die Türen zu öffnen. Soweit dies nicht gelingt, werden

die Dächer der Wagen aufgerissen

und auf diese Weise die Toten und Verletzten geborgen. Sanitätswagen aus Köln und Aachen, über 60 Beamte und 100 Sanitäter sowie die Bevölkerung der Umgebung beteiligen sich an der Hilfsaktion. Bis 12 Uhr konnte man keine zuverlässigen Angaben über die Zahl der Toten und Verwundeten erfahren. Es verlautet aber, daß bis

12 Tote und 30 Schwerverletzte zu beklagen

sind. Wieviele Personen noch unter den Trümmern liegen, kann noch nicht bestimmt werden, ebenso nicht die Namen der Verunglückten, weil die meisten ihre Papiere in den Reisekoffern haben. Bekannt wird, daß eine Dienstfrau und ein Packmeister getötet wurden, während der Führer des Zuges ein Bein verloren hat. Der Heizer rettete sich durch rechtzeitiges Abspringen. Das Krankenhaus in Buir vermochte die Toten und Verletzten nicht alle aufzunehmen. Die Leichtverletzten wurden daher in die Krankenhäuser der Umgegend, zum Teil sogar bis nach Köln geschafft. Die Verständigung mit den Verwundeten ist sehr schwer, da sie meist nur ihre Heimatsprache beherrschen. Es handelt sich

zum überwiegenden Teil um Franzosen und Polen.

Unter den französischen Fahrgästen befanden sich auch Mitglieder eines Pariser Schwimmklubs, die zu Wettkämpfen nach Berlin und Warschau verpflichtet waren. Einem von ihnen wurde ein Bein abgequetscht, während die übrigen mit dem Schrecken davonkamen. Die Strecke ist für den D-Zug-Verkehr gesperrt. Die Umleitung erfolgt über Euskirchen. Der Personenzugverkehr wird durch Umsteigen aufrechterhalten. Man rechnet damit, daß es eine zweitägige Arbeit erfordern wird, bis die Strecke wieder befahrbar ist. An der Unfallstelle befindet sich der Vizepräsident der Reichsbahndirektion Köln, Grunzke, und die Reichsbahnoberräte Bonnemann und Hartmann.

•

Ein Augenzeugenbericht

Düren, 26. August. Ein Augenzeuge des schweren Eisenbahnunglück von Buer erzählt, daß er im Seitengang eines Wagens am Fenster gestanden habe, als die Katastrophe hereinbrach. Ihm sei die schnell steigende Fahrtgeschwindigkeit des Zuges aufgefallen. Plötzlich habe sich der Wagen zur Seite geneigt, er sei mit dem Kopf gegen das Fenster geschlagen und habe dann noch gesehen, wie die Lokomotive zur Seite abrutschte. Nachdem er wieder zu sich gekommen sei, sei er auf das Dach des Wagens geklettert. Von allen Seiten hörte man die Schmerzensschreie der Verwundeten. Aus der umgestürzten Lokomotive schlugen hohe Flammen. Die unverletzt gebliebenen Passagiere leisteten die erste Hilfe und brachten die Verwundeten auf das neben der Bahnlinie befindliche Stoppelfeld, wo aus Getreidegarben ein Lager errichtet wurde.

SLUB Wir führen Wissen. Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF