

Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für die Landwirtschaft,



für Bürgertum, Beamte, Angestellte u. Arbeiter

Das Wilsdruffer Tageblatt erscheint an allen Werktagen nachmittags 5 Uhr. Bezugspreis monatlich 2,- RM. frei Haus, bei Postbestellung 1,50 RM. zusätzlich Beleggeld. Einzelnummern 10 Kpf. Alle Postanfragen und Bestellungen, unter Angabe der Nummer, nehmen zu. Im Falle höherer Betriebsstörungen besteht kein Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Rückgabe des Bezugspreises. Rücksendung eingekaufter Exemplare erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt.

Anzeigenpreis: die 4-spaltige Raumzeile 20 Kpf., die 4-spaltige Zeile der amtlichen Bekanntmachungen 40 Reichspfennige. Die 2-spaltige Reklamezeile im letzten Teil 1 RM. Nachweisungsgebühr 20 Reichspfennige. Sonstige Anzeigen nach Vereinbarung. Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6. Durch General übermittelte Anzeigen über, wir keine Garantie. Jeder Abonnentenpruch erstlich, wenn der Vertrag durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät.

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

Nr. 300 — 92. Jahrgang

Telegr.-Adr.: „Amtsblatt“

Wilsdruff-Dresden

Postfach: Dresden 2640

Mittwoch, den 27. Dezember 1933

Ein historischer Prozeß.

Der große Reichstagsbrandprozeß, der in sechshundertfünfzig Verhandlungstagen das Zustandekommen und die Durchführung der Tat vom 27. Februar aufklären sollte, gehört nun der Geschichte an. Hunderte von Zeugen sind in der Voruntersuchung verhört worden, und in der Hauptverhandlung wurden auch wieder mehr als einhundert Zeugen auf Herz und Nieren ausgefragt. Genau so scharf und umfassend wie jene Voruntersuchung vor sich gegangen war, konnte das höchste Gericht des Deutschen Reiches auch die Hauptverhandlung durchführen.

Wenn man von dem Leipziger Reichstagsbrandprozeß spricht, dann geht auch der Blick hinüber zu der Groteske der Londoner Verhandlungen, die sich als Gerichtsspiel aufspielen versuchten. Mit ihm und seinen Behauptungen hat der unter vollster Öffentlichkeit sich vollziehende Prozeß in Leipzig restlos und endgültig ebenso ausgeräumt und Schluß gemacht, wie mit dem berühmten „Braunbuch“, von dem bei den Verhandlungen in Leipzig und Berlin so oft die Rede gewesen ist. Auch die Verichterstattung auswärtiger Zeitungen, die nicht gerade von übermäßigem Wohlwollen für Deutschland erfüllt sind, kamen schließlich zu der Ansicht, daß die beste Frucht des Leipziger Prozesses wohl die gewesen ist, die Behauptungen des „Braunbuches“ als Lügen zu kennzeichnen, vor allem aber den Schwindel aufgedeckt zu haben, der die Teilnahme oder gar die führende Rolle des Nationalsozialismus am Reichstagsbrand behauptete. Die Verichterstattung über den Prozeß ist in den ausländischen Blättern oft nicht in einem Sinne erfolgt, der der Sache selbst gerecht wurde und den man etwa als deutschfreundlich bezeichnen könnte, aber trotz dieser Voreingenommenheit sind die ausländischen Beobachter auf Grund der Verhandlungen zu dem Schluß gekommen, daß die Beschuldigungen des Braunbuches ein politischer Schwindel des Marxismus sind und bleiben werden.

Mit einer Gründlichkeit, die beinahe schon Ungeheuer erreichte, ist das Reichsgerichtsverfahren durchgeführt worden. Gerade jene Partei, die hinter den Angeklagten auf der Anklagebank saß, hat oft genug sehr viel schneller „gearbeitet“. In völliger Unabhängigkeit, nur ihrem Gewissen gehend, das Recht zu finden und es auszusprechen, haben die Mitglieder des höchsten deutschen Gerichtshofes geprüft und geurteilt: drei Monate hindurch wurde das Anklagematerial durchforscht, drei Monate hindurch trat Zeuge um Zeuge auf, und selbst die höchsten Beamten des Deutschen Reiches mußten ihre Aussagen machen. Gerade aber von der Führung des neuen Reiches wurde alles getan, um durch die Zeugenschaft mitzuwirken bei der Aufklärung der Tat vom 27. Februar. Einen Augenblick schweift die Erinnerung zurück: in demselben Reichstagsaal, wo das höchste deutsche Gericht einen Teil der Untersuchung durchführte, hat vor vierzehn Jahren der Mann vor einem Untersuchungsausschuß den Novemberreden Rede und Antwort stehen müssen, der jetzt des Deutschen Reiches Präsident ist! Und ein Teil jener Männer, die sich damals anmaßten, Hindenburgs Richter zu sein, spielen jetzt die Groteske des Londoner Untersuchungsausschusses und des dortigen Verfahrens, das selbst ein so wenig deutschfreundlicher Mann wie der frühere englische Außenminister Austen Chamberlain jetzt als auch für das englische Volk geradezu beschämend bezeichnet hat.

Und darum ist der Reichstagsbrandprozeß in Leipzig wirklich Geschichte gewesen: er hat nicht nur das Urteil über die Angeklagten gesprochen, sondern auch über den Versuch des Marxismus in seiner roten und rötlichen Färbung, den Nationalsozialismus mit der Tat vom 27. Februar zu belasten. Das höchste deutsche Gericht hat festgestellt, daß dieser internationale Kampf gegen die Männer des neuen Deutschlands ein zwar groß angelegter, aber jetzt völlig zusammengebrochener Lügenzettel gewesen ist. Und diese Feststellung vor aller Welt ist vielleicht das Wertvollste an dem langen Prozeßverfahren. In vollster Öffentlichkeit und vor aller Welt ist der Nachweis geliefert worden, daß dieses neue Deutschland mit sauberen Händen geschaffen worden ist.

Die Verbundenheit der Heimat mit den Deutschen im Auslande.

Rundfunkansprache des Reichsministers Rudolf Heß.

Am Heiligen Abend von 21.00 Uhr bis 21.20 Uhr sprach der Stellvertreter des Führers, Reichsminister Rudolf Heß, über alle deutschen Sender zu den Auslandsdeutschen in aller Welt, um die Verbundenheit mit den Deutschen im Auslande zum Ausdruck zu bringen. Er sagte u. a.:

Es ist notwendig, daß in der Heimat sich mehr als bisher Verständnis für die Auslandsdeutschen verbreitet. Groß und vielleicht größer als die materielle Not war in den Jahren nach dem Kriege für die Auslandsdeutschen die seelische Not. Nur wer draußen

Entsetzliches Eisenbahnunglück

Zwei französische Schnellzüge ineinandergefahren
200 Tote und über 200 Verletzte.

In Frankreich ereignete sich ein entsetzliches Eisenbahnunglück, das eines der schwersten ist, von dem Europa seit Jahrzehnten betroffen wurde. Der Straßburger Schnellzug stieß in den späten Abendstunden des vergangenen Sonnabend in der Nähe des Bahnhofes Lagny, etwa 20 Kilometer östlich von Paris, auf den dort haltenden Schnellzug von Nancy. Beide Züge entgleisten und wurden buchstäblich ineinandergeschoben. Die Zahl der Toten wurde bisher mit 196 angegeben, die Zahl der Verletzten soll 200 überschreiten. Unter den Toten befinden sich mehrere ehemalige Abgeordnete und Minister. Die Ursache des Unglücks wird auf einen dichten Nebel zurückgeführt, der seit einigen Tagen in ganz Frankreich herrscht. Durch die Gesteisgegenwart des Lokomotivführers eines dritten Zuges, der seinen Zug etwa 100 Meter vor der Unglücksstelle noch zum Halten brachte, konnte ein weit größeres Unglück verhütet werden.

Au der Trümmerstätte von Lagny.

Die Unfallstätte bot einen einzigen Trümmerhaufen. Auf einer Strecke von 200 Meter sah man nur die großen eisernen Räder und die verbogenen Eisenstücke der ineinandergefahrenen Wagen. In Abständen von je fünf Meter waren große Lagerfeuer mit den hölzernen Resten der zertrümmerten Wagen angezündet worden, deren rötlicher Schein den schaurigen Anblick noch wesentlich steigerte. Zu beiden Seiten des Bahndammes lagen lange Reihen Toter und Verwundeter. Die bei Scheinwerferlicht arbeitenden Bergungsmannschaften holten dauernd neue

bis zur Unkenntlichkeit verstümmelte Leichen aus den Trümmern hervor, einen französischen Offizier, eine ganze Familie, Vater, Mutter und Kind, Alte und Junge; alles Reisende, die sich noch vor wenigen Stunden freuten, die Weihnachtstagesfeier bei Eltern und Verwandten zu verbringen. Fast alle Opfer befanden sich im Nancy-Zug, dessen Wagen, mit Ausnahme der ersten, völlig zermalmt wurden.

Der Zugführer und der Heizer des Straßburger Zuges auf Weisung des Untersuchungsrichters verhaftet.

Beide behaupten, das Haltesignal sei nicht gezogen worden, wogegen die Eisenbahnbeamten des Bahnhofes Lagny erklären, noch eine Viertelstunde nach der Katastrophe das Gegenteil festgestellt zu haben.

Mit über 100 Stundenkilometern auf den haltenden Zug gefahren.

Einstweilen ist die Ursache des Unglücks noch ungeklärt. Behauptung steht gegen Behauptung. Das Unglück dürfte aber einmal auf die Unregelmäßigkeiten, die der Weihnachtsverkehr mit sich brachte, und zum anderen auf den dichten Nebel zurückzuführen

zwischen fremden Völkern lebte, weiß, was es bedeutet, der Verachtung, der Umwelt ausgesetzt zu sein, weil die Heimat hinter ihm Verachtung verdient. Ihr Auslandsdeutschen kommt euch nicht selten an der Wandlung, die im deutschen Volk vor sich ging, weil die Zeitungen euch verschwiegen, was daheim jeder wußte, der Augen hat, zu sehen, und Ohren, zu hören. Es ist ein neues Volk entstanden in der Heimat. Ihr Deutschen draußen verflucht den Streit der deutschen Länder und Völker, den Zank der Parteien und Parteichen,

denn ihr kanntet nur Deutschland und Deutsche. Der Wunsch des greisen, verehrungswürdigen Reichspräsidenten, des Generalfeldmarschalls von Hindenburg nach Einheit wurde durch Adolf Hitler erfüllt. Nie in seiner langen Geschichte war Deutschland so einig wie heute.

Zehn Jahre konnte ich verfolgen, mit welcher Zähigkeit Adolf Hitler an der Erreichung einmal gesteckter Ziele arbeitet. Sein vordringlichstes Ziel ist ihm aber, Deutschland und darüber hinaus Europa

einen wirklichen Frieden zu sichern, da ein neuer Krieg bolschewistisches Chaos und das Ende aller Kultur, vielleicht weit über Europa hinaus, bringen müßte. Es gehört zum wichtigsten Charakterzug dieses außergewöhnlichen Mannes, unter Verzicht auf diplomatische Winkelzüge

der Welt frei heraus seine Absichten mitzuteilen. Er erklärt, den Frieden zu wollen, und das beweist, daß Sie ihm glauben dürfen.

sein. Fast alle Züge erlitten am vergangenen Sonnabend starke Verspätung. Auch der Elzug nach Lagny, der den Pariser Ostbahnhof fahrplanmäßig um 17.49 Uhr verlassen sollte, fuhr erst um 19.25 Uhr ab. Da ein Vorrückzug vor ihm abgegangen war, mußte der Zug zwischen zwei Bahnhöfen in der Nähe der Ortschaft Pomme anhalten, um zu warten, bis die Strecke freigegeben würde.

Da tauchte plötzlich hinter ihm aus dem Nebel der D-Zug nach Straßburg auf, der seinerseits fahrplanmäßig um 18.16 Uhr auf dem Pariser Ostbahnhof hätte abfahren sollen und über eine Stunde Verspätung hatte. Der Zug brauste mit einer Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometern heran. Der Lokomotivführer bemerkte zu spät, daß ein anderer Zug vor ihm hielt.

Die Erregung ist in der Öffentlichkeit sehr groß. Die zuständige Eisenbahngesellschaft, in deren Bereich die von dem Unglück betroffene Strecke liegt, wird scharf angegriffen. Ein Teil der Presse forderte auch die Verhaftung des Direktors der Gesellschaft. Verschiedene Abgeordnete haben bereits Interpellationen angekündigt, aus denen hervorzugehen scheint, daß sie weniger von der Schuld des Zugpersonals als von der mangelhaften Organisation der Eisenbahngesellschaft überzeugt sind.

Die Toten wurden zunächst im Pariser Ostbahnhof aufgebahrt. Darunter befanden sich mehrere ehemalige Abgeordnete und Minister, so der Bürgermeister von Nancy, Abg. Schleiter, der frühere Unterstaatssekretär Jean Paul Morel und Senator Hachette.

Zum Zeichen der allgemeinen Trauer bezog sich der Präsident der Republik zum Pariser Ostbahnhof und verneigte sich dort vor den Toten.

Auch Ministerpräsident Chaumet, mehrere Regierungsmitglieder und viele Abgeordnete und Senatoren besuchten, direkt von der bis spät in die Nacht hinein dauernden Parlaments Sitzung über die Finanzsanierungsarbeiten kommend, die Opfer. Die Beisetzung der Toten soll am Mittwoch stattfinden.

Deutsches Beileid in Paris.

Der deutsche Botschafter in Paris hat anlässlich des Eisenbahnunglücks von Lagny der französischen Regierung in seinem persönlichen Namen und im Namen der Reichsregierung das Beileid zum Ausdruck bringen lassen. Auch vom Reichsverkehrsminister Freiherrn von Eß-Weidenbach ist beim französischen Minister für öffentliche Arbeiten ein Beileidstelegramm eingetroffen.

Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Dr. Dörpmüller, hat an den Generaldirektor der französischen Ostbahn, Renaudin, folgendes Beileidstelegramm gerichtet: „Tief erschüttert durch die Kunde von dem furchtbaren Eisenbahnunglück, das Ihr Unternehmen betroffen hat, spreche ich Ihnen namens der Deutschen Reichsbahn meine herzlichste Teilnahme aus.“

So sende ich Weihnachtsgrüße hinaus an die Deutschen diesseits und jenseits der Grenzen, an alle, die deutsch fühlen; denn deutsch sein, heißt deutsch fühlen und nicht nur deutsch reden. Mit den Weihnachtsgrüßen verbinde ich

den Dank der Heimat an die Auslandsdeutschen für ihr oft so schweres Wirken draußen. Meine Gedanken wandern zu all den deutschen Volksgenossen, die als Angehörige fremder Staaten in Europa und außerhalb Europas leben. Mögen sie im kommenden Jahr im Kampf um die Erhaltung ihres Volkstums weniger zu leiden haben als in der Vergangenheit.

Und obwohl die Deutschen Österreichs für uns nicht zu den Auslandsdeutschen zählen, will ich einen Gruß an sie wiederholen, den ich am Vortage noch von der Zugspitze aus schweigend über die majestätischen, verschneiten Gipfel der deutsch-österreichischen Alpen hinüber sandte.

Wir wissen, wie freu ihr deutschen Brüder zu unserer Weltanschauung steht trotz aller Versuche, euch in Gegenwart zu uns zu bringen. Wir wissen, wie unerschrocken schweren Leiden ihr besonders in den Grenzgebieten wirtschaftlich und darüber hinaus vor allem fröhlich aussetzt seid.

Wir sehen voll aufrichtiger Bewunderung, wie ihr trotz allem nicht verzweifelt und wie tapfer ihr die Opfer tragt um der wahren Heimat und um der Zukunft eurer Kinder und Kindeskinder willen. Gegen diesen tief wurzelnden Geist läßt jede Gewalt verachtlich an!

Mithrasdruck-Verlag