

Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für Landwirtschaft und alle anderen Stände des Wilsdruffer Bezirks

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint an allen Werktagen nachmittags 4 Uhr. Bezugspreis monatlich 1.— RM. frei Haus, bei Postbestellung 1.20 RM. einschließlich Postgebühren. Einzelnummern 10 Pfennig. Alle Bestellungen und Postwechselungen, nebst den in den Nummern 10 Pfennig. In allen Fällen haben die Bestellungen den Namen des Bestellers zu enthalten. Die Redaktion ist nicht verantwortlich für den Inhalt der Beiträge. Rückfragen sind an den Verleger zu richten.



Witzgedichte laut amtlichem Tarif Nr. 1. — Nachweissungsgebühr 20 Pfennig. — Sonstige Anzeigen-Preise werden nach Möglichkeit herabgesetzt. — Tages- und Wochenblätter werden nach Möglichkeit herabgesetzt. — Für die Wilsdruffer Zeitung ist der Wilsdruffer Zeitungsbauverein in Wilsdruff, den 14. Februar 1935.

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. 38 — 94. Jahrgang Telegr.-Adr.: „Tageblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 2640 Donnerstag, den 14. Februar 1935

Der Riese der Luft zerstört.

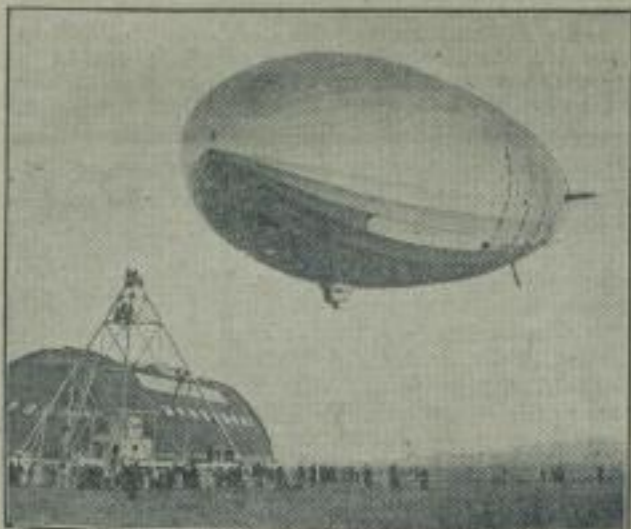
Das größte Luftschiff der Welt vernichtet.

Die „Macon“ bei den amerikanischen Flottenmanövern an der kalifornischen Küste verunglückt. — Zwei Mann getötet.

Aus Amerika kommt eine Schreckensbotschaft. Während eines Erkundungsfluges ereignete sich auf dem Luftschiff „Macon“, das an den Flottenmanövern im Stillen Ozean teilnahm, eine Explosion, die die „Macon“ mandrierensfähig machte. Das Luftschiff, das nach längere Zeit von dem starken Sturm hin- und hergetrieben wurde, mußte aufs Wasser niedergehen, prallte bei dem fürzischen und unsichtigen Wetter mit größter Heftigkeit auf das Wasser auf und versank. Die Besatzung konnte in den mitgeführten Gummirettungsbooten die in der Nähe der Unfallstelle befindlichen Schlachtschiffe erreichen. Die 33 Mann starke Besatzung bis auf zwei Mann wurde gerettet. — Die „Macon“ war das größte Luftschiff der Welt.

Zu dem Unglück erfahren wir noch folgende Einzelheiten:

Die Katastrophe, von der das Schiff betroffen wurde, ereignete sich zwischen San Francisco und Los Angeles, ungefähr zehn Meilen von der Küste entfernt.



Das Luftschiff „Macon“ (Wagenborg-Waldmaterndienst).

SOS-Rufe aus der Luft.

In San Francisco wurden von der dortigen Funkstation mehrere Funkprüche des Luftschiffes aufgenommen. In der ersten Botschaft heißt es: „Wir haben einen schweren Verlust gehabt, und das Luftschiff fällt. Wir werden es beim Berühren der Wasseroberfläche verlassen.“

Eine bei der Funkstation in San Diego eingegangene drahtlose Mitteilung hatte folgenden Wortlaut: „Wir werden das Luftschiff verlassen, sobald wir ungefähr 30 Kilometer von Point Sur entfernt auf die See niedergegangen sind.“

Kriegsschiffe eilen zur Hilfe.

Sofort nach Bekanntwerden des Unglücks eilte eine große Anzahl amerikanischer Kriegsschiffe zur Unfallstelle. Die Bergung der Besatzungsmitglieder wurde dadurch erleichtert, daß das Schlachtschiff „Pennsylvania“ nur vier Seemeilen vom Unfallort entfernt war.

Von diesem Schiff aus wurden Katekensignale bemerkt, die das Luftschiff abschoß.

Inzwischen waren auch die Kreuzer „Richmond“, „Concord“ und „Cincinnati“ an der Unfallstelle angekommen. Diese drei Schiffe nahmen 81 Mann der Besatzung an Bord. Auch die Schlachtschiffe „Tennessee“ und „Memphis“ beteiligten sich an den Rettungsarbeiten.

Die Bergung gestaltete sich infolge dichten Nebels sehr schwer. Die Schiffe wurden durch Leuchtsignale geleitet. Darüber funkte der Oberkommandierende der amerikanischen Flotte folgenden Befehl: „Die Bergung gab das Luftschiff nach schwerer Havarie auf. Wir stehen den Verunglückten bei und tun alles Menschennögliche.“

Unmittelbar vorher hatte der Kreuzer „Pennsylvania“ an sämtliche Handelschiffe, die sich zur

Verfügung gestellt hatten, einen Funkpruch gesandt, in dem für die angebotene Hilfe gedankt wurde. Diese sei aber nicht notwendig.

Zwei Besatzungsmitglieder getötet.

Zwei Mann der Besatzung sind bei der Katastrophe ums Leben gekommen. Als sich das Luftschiff während des raschen Niedergehens noch etwa 125 Fuß über dem Meeresspiegel befand,

sprang der Matrose Dallen, der offenbar völlig die Nerven verloren hatte, oder sich vielleicht auch bei dem unsichtigen Wetter in der Entfernung von der Wasseroberfläche verlor, über Bord. Mitglieder der Besatzung sahen noch, wie der Unglückliche mit dem Rücken auf das Wasser aufschlug, dann versank er in den Fluten. Er dürfte sich bei dem Sturz das Rückgrat gebrochen haben und auf der Stelle tot gewesen sein.

Das zweite Opfer ist der Matrose Quiba, der zum letztenmal von den übrigen Besatzungsmitgliedern am Heck des Luftschiffes gesehen wurde, als die Gaszelle Nr. 1 mit explosionsartigem Knall platzte. Vermutlich wurde er dabei schwer verletzt und war nicht mehr imstande, sich in Sicherheit zu bringen.

Leuchtturmwärter als Augenzeuge.

Interessant ist der Bericht des Leuchtturmwärters von Point Sur. Dieser berichtet folgendes: „In rasender Fahrt überflog das Luftschiff meinen Leuchtturm. Es sah ein Spielball des starken Windes zu sein. Im Augenblick verschwand das Luftschiff dann in den Wolken.“

Die Frau des Leuchtturmwärters ergänzte diesen Bericht durch folgende Aussage: „Wir erblickten die „Macon“ in sehr niedriger Höhe. Plötzlich beobachteten wir, daß verschiedene Gegenstände auf das Wasser niedergeworfen wurden. Das Schiff verschwand dann in den Wolken, tauchte aber unmittelbar darauf wieder auf und neigte sich hart dem Wasser zu.“

Luftfahrtsachleute halten es für möglich, daß diese abgeworfenen Gegenstände Ballast gewesen sind. Wahrscheinlich wurden im letzten Verzweiflungskampf Schiffsgegenstände über Bord geworfen. Zum Bericht des Leuchtturmwärters erhalten wir noch folgende Ergänzung: Er erzählt:

„Nachdem das Luftschiff zuerst in den Wolken verschwunden war, tauchte es wieder auf. Plötzlich beobachtete ich, daß der Wind den oberen Teil der hinteren Dümpfungsklasse abriß. Das abgerissene Stück floh ins Ruder und scheint sich im Höhenruder verwickelt zu haben. Die „Macon“ erhob die Nase und schwenkte im weiten Bogen südwärts. Die abgeworfenen Gegenstände mußten oben gewesen sein, da sie explodierten als sie das Wasser berührten.“

Es wird angenommen, daß man an Bord im Angesicht der Katastrophe die Explosivstoffe über Bord geworfen hat, um sie vor dem Ausprall auf das Wasser loszuwerden.

Der Bericht des Kommandanten. — Was war die Ursache?

Aber die Ursache der Katastrophe betrifft noch keine einwandfreie Klarheit. Es scheint jedoch, als ob die



Drei Luftschiffunglücke mitgemacht — dreimal gerettet. Der Kommandant des verunglückten Meeresluftschiffes „Macon“, Kapitän Bly.

(Wagenborg-Waldmaterndienst.)

Explosion der Gaszellen das Unglück herbeigeführt hat. In diesem Sinne äußerte sich auch der gerettete Luftschiffkommandant, Commander W. B. Bly, der folgende Darstellung über den Untergang des Kreuzers gab:

„Wir befanden uns auf der Höhe von Point Sur, machten ungefähr 63 Knoten Fahrt und befanden uns in einer Höhe von 1250 Fuß. Das Wetter war für mich und der Wind sehr böig.“

Ungefähr um 17.18 Uhr erhielt ich auf der Bekke Meldung von einem schweren Unfall achteln. Ich dachte, das Höhenruder sei fortgerissen, denn plötzlich bogte das Schiff heftig und ging mit dem Bug ununterbrochen auf und nieder.

Ich befahl, sofort sämtlichen an Bord befindlichen Wasserballast sowie sonstige überflüssigen schweren Gegenstände über Bord zu werfen. Wir entledigten uns vollständig sogar der Brennstoffvorräte. Die nächste Schreckensmeldung erhielt ich wieder von achteln.

Ein Mann der Besatzung kam atemlos über die Brücke gelaufen und berichtete, daß die Gaszelle Nr. 1 aufgerissen und völlig unbrauchbar geworden war.

Das Heck des Riesenschiffes begann nun heftig und wie im Schüttelrost befindlich, zu zittern. Schließlich erhielt ich die dritte Alarmmeldung:

„Gaszelle Nr. 2 war ebenfalls zerrissen und unbrauchbar geworden. Ich verlor das Schiff zu



Der Schauplatz des „Macon“-Unglücks. Unsere Karte gibt den Ort an, wo das größte Kriegsluftschiff der Welt, die „Macon“, verunglückt ist. (Wagenborg-Waldmaterndienst.)

den in der Nähe befindlichen Kreuzern und Schlachtschiffen zu dirigieren, konnte aber die Wasseroberfläche nicht sehen. Ich gab nun kurzerhand SOS-Signale ab und erteilte den Befehl, in die Boote zu gehen.

Überhaupt erst kurz vor dem Niedergehen auf das Wasser sah ich das Meer unter mir. Das Luftschiff schlug mit dem Heck zuerst auf die Wasseroberfläche. Inzwischen waren die Gummirettungsboote aufgeblasen worden, und die Mannschaft hatte sich mit Rettungsgürteln versehen. Der Alarm war so rechtzeitig gegeben worden, daß keine Panik entstehen konnte. Kurze Zeit darauf wurden wir von den schnell aufdampfenden Kreuzern an Bord genommen. Ungefähr 100 Meter vom Heck entfernt blühte ich mich noch einmal um. Das stolze Luftschiff sank mit großer Schnelligkeit und war nach wenigen Minuten völlig in den Fluten verschwunden.“

Commander Bly erklärte dann weiter, daß er sich erst nach Anhörung der Berichte seiner Untergebenen ein genaues Urteil über die Ursache der Katastrophe bilden konnte. Er vermutet jedoch, daß das Unglück auf eine Explosion zurückzuführen sei. Eine ähnliche Auffassung herrscht auch in den sachverständigen Kreisen der amerikanischen Marine. Der amerikanische Präsident des Hauskomitees zur Untersuchung der Luftfahrt, Sirowski, hat unverzüglich eine Kommission zur Untersuchung der „Macon“-Katastrophe eingesetzt.

Einstellung des Luftschiffbaues in Amerika

Der Untergang des Luftschiffes „Macon“ hat in den Vereinigten Staaten tiefste Erschütterung hervorgerufen und die Zweifel an der Brauchbarkeit der großen Luftschiffe wieder einmal verstärkt.