

Wilsdruffer Tageblatt

2. Blatt zu Nr. 157 — Freitag, den 8. Juli 1938

Tagespruch

Wer sich selbst verläßt, der wird verlassen. Das Volk, das an sich verzweifelt, an dem verzweifelt die Welt, und die Geschichte schweigt von ihm. Unser Volk ist in einem jeglichen von uns, und darum laßt uns weder sein. E. M. Arnold.

Eine Million Reichsmark zur Pflege der bildenden Kunst

Stiftung München — 15 000 RM für nicht mehr erwerbsfähige Künstler.

Oberbürgermeister Fiehler, München gab in der Sitzung der Ratsherren bekannt, daß die Hauptstadt der Bewegung zur Erfüllung der großen Aufgaben, die ihr als Stadt der deutschen Kunst gestellt sind, einen Grundstock zur Pflege der bildenden Künste in Höhe von einer Million Reichsmark errichtet. Die Verfügung über diesen Grundstock hat sich Oberbürgermeister Fiehler selbst vorbehalten. Er wird sich hierbei der Beratung durch ein Kuratorium bedienen.

Weiter wurde bekanntgegeben, daß die Stadtverwaltung der Hauptstadt der Bewegung aus Anlaß des Tages der deutschen Kunst einen Betrag von 15 000 RM zur Verfügung stellt, aus denen an anerkannte Künstler, die nicht mehr erwerbsfähig sind, Spenden gegeben werden sollen.

Der Führer und Reichskanzler hat dem Maler und Graphiker Professor Karl Bauer in München aus Anlaß seines 70. Geburtstages in Anerkennung seiner Verdienste um die deutsche Kunst die Goethe-Medaille für Kunst und Wissenschaft verliehen.

Frontkämpfer wollen Frieden

Wunsch des deutschen Frontkämpferbesuchs in Polen.

Der Besuch deutscher Frontkämpfer in Polen, der auf

Einladung der polnischen Frontkämpferverbände erfolgt war, hat mit einem großen Kameradschaftsabend in Krakau seinen Abschluß gefunden.

Der Präsident der polnischen Frontkämpferverbände, General Górecki, betonte in einer Ansprache in deutscher Sprache, daß er den deutschen Kameraden mit dieser Reise vor allem ein allgemeines Bild Polens übermitteln wollte. Er sei überzeugt, daß Deutsche und Polen sich noch genau kennenlernen würden. General Górecki würdigte die außerordentliche Leistung Marschall Piłsudskis und ging dann auf die Bedeutung der Schlacht an der Weichsel im August 1920 ein, durch die die bolschewistische Invasion zurückgeschlagen wurde. Das Leben Marschall Piłsudskis sei die Geschichte des neuen Polen. Die Frontsoldaten, so führte General Górecki weiter aus, hätten sich geeinigt und hätten das Recht, zu fordern, daß auch unsere Nationen sich einigten. Deutschland und Polen bildeten im Zentrum Europas einen Staatenkomplex mit 100 Millionen Menschen. Die polnischen Kameraden wollten ebenfalls zu einem ehrlichen Frieden beitragen, für den 10 Millionen Männer gefallen seien.

Im Namen der deutschen Abordnung dankte Reichskriegsopferführer Oberlindober für die außerordentlichen Beweise des Vertrauens, die General Górecki den deutschen Kameraden gegeben habe und bestätigte, daß sie den echten Geist der Front bei ihm und seinen Kameraden gefunden hätten. Er wies darauf hin, daß Deutschlands Leidenszeit erst nach dem Kriege begonnen habe, als es materiell und moralisch unterdrückt wurde. Am Anfang des Kampfes gegen diesen Niedergang hätten einige Frontsoldaten gestanden, zunächst aber nur einer, Adolf Hitler. In Deutschland wie in Polen wisse man, daß Aufstieg und Wohlfahrt den Nationen nicht in den Schoß fielen, sondern erkämpft werden müßten. Gerade Polen, Deutschland und Italien seien Schrittmacher für eine neue Welt. Auch die deutschen Frontkämpfer wollten den Frieden. Krieg könne nur zerstören.

Oberlindober forderte die polnischen Kameraden auf, nach Deutschland zu kommen, um das heutige Deutschland selbst kennenzulernen, gerade so, wie die deutschen Kameraden die große Freude haben hätten, das polnische Volk am Alltag zu sehen. Der Oberbürgermeister von Magdeburg, Dr. Martmann, lud anschließend 20 polnische Kriegsbeschädigte zu einem Besuch in Deutschland ein. Diese kameradschaftliche Aufforderung wurde dankend entgegengenommen.

Der Fanatiker vom Bodensee

Zum 100. Geburtstag des Grafen Zeppelin am 8. Juli 1938

Immer, wo sich die schrittweisen Zeppeline zeigen, leuchten die Augen auf, läßt Freude das Herz schneller schlagen und überall lobt der Mund stolz das Werk deutschen Erfindergeistes, das einen unsterblichen Namen, der erst nach einem Jahrzehntelangen erhellten Kampf dieser feiner Idee zum Tage verbleiben konnte. Ein echt deutsches Schicksal ist die Geschichte des Zeppelins. Als Graf Zeppelin am 8. 7. 1838 geboren wurde, konnte es noch keiner ahnen, daß dieses kleine Kind einst als Weltberühmter Gestalt in die Geschichte der damals noch unbekanntem Luftfahrt eingehen sollte, aber auch seine Zeitgenossen verkannten das Genie, trotzdem der Erfinder bereits beachtliche Erfolge mit seinem Luftschiff aufzuweisen hatte, und nannten ihn höhnlich den „Phantasten vom Bodensee“. Man hielt eben den Gedanken, Beherrscher der Luft zu werden, für einen narrenhaften.

Die erste Anregung zum Bau von Luftschiffen erhielt Graf Zeppelin im Deutsch-französischen Krieg, wo er als Generalstabschef in Paris sah, wie Freiballone die belagerte Hauptstadt verteilten. Sein erstes Patent erhielt er auf ein Luftfahrzeug, das eine Art fliegender D-Jug, aus dem Triebkörper und zwei horizontalen mit ihm verbundenen Anhängern bestand. Da man das heute verwendete Duraluminium noch nicht kannte, lehnte die kaiserliche Kommission von 1894, die die Pläne des Grafen auf ihre Durchführbarkeit hin untersuchte, das Projekt ab, da ihr das Aluminiumgerüst nicht die genügende Sicherheit bot. An einen Staatsauftrag war dabei nicht zu denken. Ablehnung, Spott und Enttäuschung, das sind die treuen Begleiter des Grafen auch weiterhin. Nirgends wird seine Idee ernst genommen, aber alle Mißerfolge spornten ihn nur zu neuen Leistungen an und er blieb, das ist das Wunderbare, allen Spott und Kritikern zum Trotz, bei einer einzigen Welt von Ablehnung gegenüber, am Ende doch Sieger auf der ganzen Linie.

Am 2. 7. 1900 steigt der erste Zeppelin in die Lüfte. Der Bau hatte des Grafen Geld reiflos verzehrt. Niemand war nirgends zu finden. Ein Vortrag beim Kaiser brachte ihm wohl den roten Adlerorden 1. Klasse, nicht aber das erhoffte Geld ein. Zehnjährige freigelegte Postamtweissagen, die Zeppelin an reiche Leute vertrieb, ergaben ganze 15 000 Mark. Von den in Kiel tagenden Ingenieuren erntete er 1903 haß der moralischen Unterstützung nur Hohn und Spott. In diesem Schicksal stellte sich ein weiterer. Ein Sturm zerstört Halle und Luftschiff, und es blieb ihm keine andere Wahl, als abzurufen und zu verlassen. Mit dem Rest des Geldes baut er in Gemeinschaft mit Frau. Für, seinem treuen Mitarbeiter, ein zweites Schiff. Als das selbe am 30. 11. 05 die erste Fahrt macht, bricht das vordere Steuer und die Strömung des Schiffes kann nur mit Mühe verhindert werden. Die einige Monate später stattfindende zweite Fahrt endet mit einer Katastrophe. Der heftige Wintersturm bricht das Luftschiff mitten durch. Auch jetzt kam das Unglück nicht allein. Die Revolution in Livland zerstört seine Besitzungen und bringt ihn um Hab und Gut. Der Graf ist um seine letzten Hoffnungen betrogen.

Da greift sein Landesoberr helfend ein. Er genehmigt eine von Preußen verleierte Lotterielotterie, und bereits Anfang 1906 liegt das neue Luftschiff fertig in der Halle. Das Fahrzeug enttäuscht nicht, doch die Stimmung ist weiter bedrückend. Das Geld ist reiflos aufgebraucht. Nicht einmal die Mittel für eine neue Gasfüllung besitzt er. Da bewilligt auch Preußen endlich die Lotterielotterie und bestellt zwei Luftkreuzer. Zahlreiche Verleumdungen bringen den Namen Zeppelin in aller Munde. Hohn und Spott für den „Fanatiker vom Bodensee“ sind auf einmal einer seltsamen Begeisterung gewichen. Alle schwärmen nunmehr für den „verrückten Schwaben“, der über Nacht ein geehrter Held geworden ist.

Dann kam die große Fahrt vom 4. 8. 08, wo das Luftschiff, umjubelt von der Bevölkerung und begleitet von dem Gloden-

geläut aller Kirchen, rheinabwärts seine 24-Stundenfahrt antrat. Zwar nahm sie ein schauerliches Ende. Ein plötzlich aufkommender Sturm reißt das Schiff von seiner Verankerung los, und eine Explosion läßt es bei Gerdlingen in Flammen aufgehen. Aber — so seltsam es auch klingen mag — dieses Unglück wandelte sich im Verlauf weniger Stunden in Glück. Es zelte sich, wie sehr bereits Graf Zeppelin und sein Werk in den Herzen seiner Volksgenossen verwurzelt war. Freiwillige Spenden und Sammlungen brachten mehr denn sechs Millionen Mark ein. Die Geldknappheit hatte mit einem Schlag ein Ende, und was hinfür ein Schicksalsschlag noch folgte, konnte der große Erfinder leicht vermeiden.

Das neue Luftschiff legt Leistungsproben ab, von denen besonders die Ende Mai 1909 durchgeführte 38stündige Fahrt Nürnberg-Hof-Leipzig bis Bitterfeld zu erwähnen ist, die die Welt aufhorchen läßt, und als im August desselben Jahres sich Graf Zeppelin über der Reichshauptstadt zeigt, kennt der Jubel keine Grenzen. Trotzdem aber kann sich das Kriegsministerium nicht zum Erwerb weiterer Luftkreuzer des starren Systems entschließen. Da gibt die Delag zwei Passagierluftschiffe in Bau.

Das erste dieser Luftschiffe, die „Deutschland“, ist bereits ein Jahr nach dem Zeppelflug nach Berlin fertig. Als bei einer Versuchsfahrt des in Düsseldorf stationierten Schiffes, an der fast nur Pressevertreter teilnahmen, ein Wirbelsturm das Schiff ergreift, hoch reißt und in die Bäume des Teutoburger Waldes schleudert, droht aus dem „Hohanna“ ein „Kreuziger“ zu werden. Kritiker und Zweifler wagten sich wieder hervor, und eine Mißstimmung machte sich breit. Doch der Graf hält den Kopf oben. Das andere Schiff, die „Schwaben“, war glücklicher. Unter dem Kommando Ledners bewies es in über hundert Passagierfahrten seine Verkehrsfähigkeit und rettete damit Zeppelins Idee. Nunmehr beschloß auch die Militärverwaltung einen neuen Luftkreuzer und ließ das Luftschiffpersonal bei der Delag ausbilden.

Das Jahr 1912 brachte die ersten Marine-Luftschiffe. Als dann der Krieg über Deutschland hereinbrach, waren die Luftschiffbestände gering. Die Leistungsfähigkeit der neu erbauten Schiffe aber steigerte sich von Schiff zu Schiff, deren Stundenleistung bald 106 Kilometer erreichte. Als im Sommer 1916 das Phosphorbrandgeschloß erfunden wurde, flogen die Zeppeline bis zu 7000 Meter Höhe hinauf, und bei entsprechend vergrößerte Aktionsradius kommt wohl am besten auf der berühmten Fahrt des Marineluftschiffes Z 50, nach Ostafrika mit seinen 6700 Kilometer zum Ausdruck.

Was die Zeppeline für die Marine bedeuten, geht eindeutig aus den Worten Admirals Scheer hervor: „Eine schwache Flotte braucht möglichst weit vorgeschobene Aufklärung, die Einblick erhält, ohne verlaßt werden zu können. Das war bei dem Luftschiff der Fall.“ So darf man die Zeppeline mit Recht das Auge der Marine nennen, das vor überraschenden Angriffen schützte und die Nordsee flüchtig überhorte.

Als Graf Zeppelin am 8. März 1917 die Augen für immer schloß, nahm er die Gewißheit mit ins Grab, dem Vaterland mit seinem Luftschiff ein bedeutendes Geschenk hinterlassen zu haben. Größer aber als alle militärischen Erfolge ist sein völkerverbindendes Friedenswerk. Begeistert erlebte die ganze Welt die Fahrten des „Graf Zeppelin“ und „Hindenburg“. Wenn auch rätselhaftes Gewalten das stolze Luftschiff „Hindenburg“ in der Nacht vom 6. zum 7. Mai 1937 zerstörten, nicht vernichten konnten sie die Idee und den Glauben an das Werk des großen Deutschen Graf Zeppelin. So immer die Motore der stolzen, schrittweisen Schiffe, die Erdteile spielend überbrücken und Länder näher aneinander rücken, ihr braunes Sturmlied auch singen, heiß werden sie die begeisterten Menschen an den „Fanatiker vom Bodensee“ erinnern, der trotz schwerster Enttäuschungen den Glauben an sich und sein Werk nicht verlor. Und die Idee siegte — trotz und allem.

Zum Tag der deutschen Kunst

Nichts ist mehr geeignet, den kleinen Rörgler zum Schweigen zu bringen als die ewige Sprache der großen Kunst. Vor ihren Neuherungen verbeugen sich in ehrfürchtiger Stille Jahrtausende.

Adolf Hitler, Rede am 1. 9. 1935 in Nürnberg.



Diese Statistik entspricht Angaben amtlicher Zahlen

Durchschnittspreis der gesamten deutschen Zigaretten-Tabake

Durchschnittspreis der Landes-Zigarettenfabrik

Grund zum Nachdenken

Sie sehen selbst, wieviel mehr wir für guten Tabak ausgeben, als im Durchschnitt von der gesamten deutschen Zigarettenindustrie für die gleiche Menge ausgegeben wird. Müssen Sie sich da nicht selbst sagen, daß wir mit Recht von der wirklich besonderen Qualität unserer Zigaretten reden können?



6 Stück 20 Pfg. 12 Stück 40 Pfg.