

Wochenblatt für Wilsdruff

Erscheint wöchentlich dreimal und zwar Dienstags, Donnerstags und Sonnabends.

und Umgegend.

Inserate werden Montags, Mittwochs und Freitags bis spätestens 12 Uhr angenommen.

Bezugspreis vierteljährlich 1 Mk. 30 Pfg., durch die Post bezogen 1 Mk. 54 Pfg.

Fernsprecher Nr. 6. — Telegramm-Adresse: Amtsblatt Wilsdruff.

Amtsblatt

Inserationspreis 15 Pfg. pro vierzeiliger Korpuszeile. Außerhalb des Amtsgerichtsbezirks Wilsdruff 20 Pfg. Zeitungsänderer und tabellarischer Satz mit 50 % Aufschlag.

für die Kgl. Amtshauptmannschaft Weissen, für das Kgl. Amtsgericht und den Stadtrat zu Wilsdruff, sowie für das Kgl. Forstrentamt zu Charandt.

Localblatt für Wilsdruff.

Altanneberg, Birkenhain, Blankenstein, Braunsdorf, Burkhardtswalde, Großsch, Grumbach, Grund bei Mohorn, Helbigsdorf, Herzogswaise mit Hansberg, Nindorf, Rausbach, Ruffelsdorf, Kleinschönberg, Klipphausen, Lanpersdorf, Limbach, Lohren, Mohorn, Müllig-Roßsch, Runzig, Neulichen, Neutanneberg, Niederwartha, Oberhermsdorf, Pohrsdorf, Röhrsdorf bei Wilsdruff, Roßsch, Rothschönberg mit Berne, Sachsdorf, Schmiedewalde, Sora, Steinbach bei Ruffelsdorf, Steinbach bei Mohorn, Seeligstadt, Spechtshausen, Taubenheim, Unterdorf, Weistroppe, Wilsberg.

Druck und Verlag von Arthur Schunke, Wilsdruff. Für die Redaktion und den amtlichen Teil verantwortlich: Hugo Friedrich, für den Inseratenteil: Arthur Schunke, beide in Wilsdruff.

No. 91.

Dienstag, den 11. August 1908.

67. Jahrg.

Die in Gemäßheit von § 9 Absatz 1 Ziffer 3 des Reichsgesetzes über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden in der Fassung vom 24. Mai 1898 (Reichsgesetzblatt Seite 361) nach dem Durchschnitte der höchsten Tagespreise des Hauptmarktes Weissen im Monat Juli d. J. festgesetzte und um fünf vom Hundert erhöhte Vergütung für das von den Gemeinden resp. Quartierwirten

innerhalb der Amtshauptmannschaft im Monate August d. J. an Militärpferde zur Verabreichung gelangende Pferdefutter beträgt 17 Mk. 17 Pfg. für 100 Kilo Hafer, 9 Mk. 45 Pfg. für 100 Kilo Heu, 6 Mk. 83 Pfg. für 100 Kilo Stroh. Weissen, am 8. August 1908.

Die königliche Amtshauptmannschaft.

Vom Grafen Zeppelin.

Die politische Bedeutung der Zeppelinspende.

Die Schlacht von Canae hatte Rom die Blüte seiner wehrfähigen Jugend gekostet. Aber als der überlebende Konsul mit den Trümmern des Heeres sich Rom näherte, zogen ihm Senat und Volk feierlich entgegen und dankten ihm, daß er am Vaterlande nicht verzweifelt habe.

Ob ein Volk zu einer führenden Rolle in der Weltgeschichte berufen ist, zeigt sich nicht im Glück, sondern im Unglück. Wir sind keine begeisterten Verehrer der Engländer, aber das Verhalten des englischen Volkes nach den ersten Niederlagen im Burenkrieg war schiedlich mühselig und nach ungemein vorteilhaft von der Haltung ab, die einige Jahre später das russische Volk nach den ersten Niederlagen im Kriege mit Japan zeigte.

Von diesem Standpunkte aus ist die Haltung des deutschen Volkes nach dem Mißgeschick des Grafen Zeppelin für den Patrioten hochinteressant. Wäre der Deutsche der kleinliche Philister, als der er oft dargestellt wird, so hätte er nach dem Zeppelinsinken Unfälle die Kaskaden gesucht und gesagt: „Ja, das's ja immer gesagt, Zeppelin ist ein Phantast, mit dem es ein schlimmes Ende nehmen mußte.“ Nichts dergleichen geschah. Nach einer Minute des starren Entsetzens raffte sich das Volk auf, und Jung und Alt, Hoch und Niedrig, ganz Deutschland von Memel bis Lindau weiterferte darin, dem genialen Erfinder Sympathie und Liebe zu bekunden.

Für das Ausland und besonders für unsere Gegner im Ausland ist unser Vorgang eine beherzigenswerte Lehre. Sie stellen sich die Deutschen als uneinig und temperamentlos vor. Es ist richtig, Uneinigkeit und Streitigkeit liegen im deutschen Charakter, und unser großer Bismarck hat dafür einmal das zutreffende Beispiel angeführt, daß, wenn in einem Städtchen zwei Bataillone liegen, von denen das eine schwarzes und das andere weißes Lederzeug hat, so prägen sich die Soldaten, eben weil die einen weißes und die anderen schwarzes Lederzeug tragen. Die bewundernswerte Haltung des deutschen Volkes bei dem Zeppelinsinken mag aber zeigen, daß es mit der deutschen Uneinigkeit in dem Augenblicke vorüber ist, wo ein großes, starkes und reines Empfinden die Nation bewegt. Und wer in diesen so traurigen und doch schönen und erhebenden Tagen die Innigkeit der Teilnahme und unmittelbar darauf die Kraft und den Schwung der Betätigung des Volkes beobachtet hat, der wird den Deutschen nicht temperamentlos nennen dürfen. Das war etwas von jenem furor teutonico, der, wie einst unser Bismarck sagte, Deutschland unbestreitlich machte. Und wenn schon bei dieser Gelegenheit, die doch schließlich die Geschichte der deutschen Nation nicht berührt, dieser Furor zutage trat, wie wird er dann erst in der Stunde aufkommen, wo es für die Nation gilt, ihre Existenz zu verteidigen! Diejenigen also, die darauf spekulieren, das deutsche Volk sei durch einen jahrzehntelangen Frieden wieder zum schlafmüßigen Michel geworden, mögen sich in Acht nehmen.

Zu dieser sogenannten idealen Mahnung an das Ausland tritt noch eine materielle. Seit Jahr und Tag lieben es unsere Gegner, es so darzustellen, als ob die deutsche Nation finanziell zugrunde gerichtet und deshalb nicht imstande sei, einen Krieg zu führen. Nun, ein Volk, das binnen wenigen Tagen Millionen aufbringt, nicht weil es muß, sondern weil es will, ein solches Volk ist nicht arm. Und wenn dieses Volk für einen verhältnismäßig doch beschränkten Zweck im Hundstunde Millionen hingibt, so wird es, wenn es sich um sein nationales Leben und seine Ehre handelt, auch Milliarden auszubringen wissen.

Dies die Lehre für das Ausland. Für die deutsche Nation enthält der Vorgang den kategorischen Imperativ: erzeuge Persönlichkeiten. Deshalb sieht denn die ganze Nation wie ein Mann hinter Zeppelin? Von der Luftschiffahrt verstehen die Wenigsten etwas und über die Bedeutung des Zeppelins-Ballons für den Kriegszustand gehen die Meinungen sehr weit auseinander. Aber das Volk hat einen ausgeprägten Instinkt für die Persönlich-

keit, es hungert nach Männern, die es lieben, bewundern und verehren kann. Ein solcher Mann aber, eine solche Persönlichkeit ist Zeppelin. Die Reinheit seines Charakters, seine Unerlöschlichkeit, seine auch durch die schwersten Schicksalschläge nicht zu erschütternde Tatkraft und nicht zuletzt seine unanfechtbare Vaterlandsliebe: all diese Eigenschaften machen ihn dem Herzen des deutschen Volkes teuer.

Persönlichkeiten aber, die es liebt, denen es vertraut und denen es folgt, nicht weil es durch die Kriegsgesetze dazu verpflichtet ist, sondern weil es ihm in Freude und in Freiheit folgen will, solche Persönlichkeiten wiegen, wenn einmal die Stunde schlagen wird, in der die eisernen Würfel rollen, ganze Armeekorps auf.

Die Spenden.

Für die große Sammlung, die als Nationalspende für den Grafen Zeppelin geplant ist, laufen bei der Zentrale des Deutschen Luftflottenvereins Mannheimer fortwährend aus allen Ecken Deutschlands größere und kleinere Beträge ein. In vielen Städten sind Ortsgruppen des Deutschen Luftflottenvereins entstanden oder im Entstehen begriffen, die mit Begeisterung an dem großen nationalen Werk mitarbeiten. Der Deutsche Luftflottenverein beabsichtigt, nachdem die Sammlung geschlossen ist und das Gesamtergebnis jeder Stadt vorliegt, ein Buch in künstlerischer, hübscher Ausführung anzulegen, in dem die einzelnen Städte alphabetisch geordnet aufgeführt und für jede Stadt entweder die einzelnen Spender mit den Beträgen oder die Gesamtsumme der bei den einzelnen Zeichnungsstellen eingegangenen Beträge angegeben werden. Das Buch soll dann mit der Nationalspende zusammen dem Grafen Zeppelin überreicht werden.

Das deutsche Reichskomitee zur Aufbringung einer Ehrengabe des gesamten deutschen Volkes für den Grafen Zeppelin zum Bau eines neuen Luftschiffes erläßt einen vom deutschen Kronprinzen als Ehrenpräsidenten unterzeichneten Aufruf, der zur Einbringung von Beiträgen nach Berlin, Alsenstraße 10, auffordert. — Der König von Württemberg hat der Nationalspende für den Grafen Zeppelin 20000 Mark überwiesen lassen.

Die vereinigten Schulfugend der Stadt Konstanz erläßt in den dortigen Tagesblättern einen Aufruf an die gesamte Schulfugend Süddeutschlands mit der Bitte um Beiträge für Zeppelin. Die Stadtverordnetenversammlung zu Worms hat dem Grafen Zeppelin telegraphisch von seiner Ernennung zum Ehrenbürger der Stadt Mitteilung gemacht. Ferner wurde beschlossen, 5000 Mark zum Bau eines neuen Luftschiffes zu bewilligen. Die Stadtverordneten von Bonn bewilligen gleichfalls 5000 Mark, der Magistrat der Stadt Bochum 15000 Mark und der Breslauer Magistrat 10000 Mark. Bei der Geschäftsstelle der „Schlesischen Zeitung“ sind bereits 7800 Mark eingegangen. Krupp v. Bohlen-Halbach in Essen a. d. Ruhr hat, wie in der Stadtverordnetenversammlung bekannt gegeben wurde, für die städtische Zeppelinspende 100000 Mark gestiftet. Die Stadtverordneten bewilligten aus städtischen Mitteln 10000 Mark. An der Berliner Börse hat die eingeleitete Sammlung, die fortgesetzt wurde, bisher 155000 Mark ergeben. Eine in einem Hotel zu Baden-Baden wohnende Dame spendete für die Sammlung Zeppelin 50000 Mark.

Auch im Ausland ist die Teilnahme sehr reg. Die „New Yorker Staatszeitung“ eröffnete eine Geldsammlung für Zeppelin. Das englische „balloon corps“ Fernborough sandte ein herzliches Telegramm, desgleichen das preussische, österreichische und schweizerische Luftschifferkorps.

Zeppelin ist wieder an der Arbeit.

Der Graf wird sein Werk ohne die geringste Unterbrechung weiterführen. Freitag morgen war er, nachdem er sich seelisch und körperlich erholt, bereits wieder bei der Arbeit. Die Fortsetzung der Flugversuche wird zunächst mit dem bereits nahezu völlig wiederhergestellten Modell Nr. 5 erfolgen. Dieser Ballon, der Oktober 1906 die

erste Probefahrt machte, soll zunächst mit neuen Motoren ausgerüstet werden. Die Aufmontierung des Modells kann in 6 bis 8 Wochen beendet sein. Gleichzeitig wird aber auch der Bau eines neuen Luftschiffes in Angriff genommen, das vielleicht noch etwas größer werden wird als das bei Echterdingen verbrannte.

Wie die „Post“ erfährt, sieht man in Regierungskreisen auf dem Standpunkt, daß, falls sich die Notwendigkeit ergeben sollte, dem Reichstage in der nächsten Session abermals die Flüssigmachung einer größeren Summe für den Grafen Zeppelin vorgeschlagen werden dürfte.

Bei den die Öffentlichkeit in ausgiebigster Weise beschäftigenden Emitterungen über die Ursache des Unglücks ist auch wiederholt das Versagen eines Motors erwähnt worden. Die Daimlerwerke in Untertürkheim äußern sich darüber wie folgt: Nur der vordere der 110pferdigen Motoren hatte einen Defekt und zwar waren die Lagergehäusen einer Schubstange ausgeschmolzen, vermutlich infolge mangelhafter Schmierung, weil das Schmieröl bei einer Temperatur, wie sie in hohen Luftschiffen herrscht, dickflüssig wird. Das Verbrennen des Luftschiffes mit den Motoren in Verbindung zu bringen, ist fast unmöglich, denn die Stichflamme entzündet am vorderen Luftschiffende, etwa 100 Meter vom hinteren Motor entfernt, während der vordere Motor abmontiert und auf freiem Felde zerlegt war, um in den Einzelteilen von unseren Seuten nachgesehen zu werden.

Zeppelin bestätigt auch, daß die Fahrtunterbrechungen lediglich auf Motordefekte zurückzuführen sind und der Brand wohl sicher durch elektrische Entladung herbeigeführt ist. Der Graf begibt sich Anfang nächster Woche auf einige Tage auf sein schweizerisches Landgut. Seiten nachmittags fand im Bureau des Grafen Zeppelin in Anwesenheit des Geh. Oberregierungsrat Bwald eine geheime Sitzung statt, welches sich mit der Feststellung eines amtlichen Berichtes über die Echterdinger Katastrophe befaßte.

Vom Diplomingenieur Grafen Zeppelin junior erhielt der „Schwäbische Merkur“ folgende authentische Darstellung der Katastrophe bei Echterdingen: „Freitag, 8. August. Das am 5. August morgens 7 Uhr 51 Min. auf freier Wiese zwischen Echterdingen und Bernhausen ohne jede Beschädigung glatt gelandete Luftschiff wurde um 2 Uhr 55 Min. durch eine quer ankommende, sehr heftige Gewitterwolke aus seiner Verankerung losgerissen. Der am Luftschiff zur Bewachung zurückgebliebene Monteur Schwarz begab sich kaltblütig und entschlossen nach der vorderen Gondel und zog die Ventile. Hierdurch wurde das Luftschiff nach einem Sprung von 1150 Metern wieder zur Erde gebracht und entlog nicht wie die „Patrie“. Im Momente des Streifens über die Bäume beim Hinuntergehen schoß oben bei den Ventilen eine Flamme empor. Nach völlig einwandfreier Befundung des Monteurs Schwarz und den Angaben aller anwesenden Augenzeugen war in der Gondel oder an der Unterseite des Luftschiffes zu diesem Zeitpunkt kein Brand entstanden. Demnach ist völlig ausgeschlossen, daß die Entzündung durch Unvorsichtigkeit oder Leichtsinn der Bedienung oder der Zuschauer entstand, ebenso, daß Benzin-Entzündung oder dergleichen die Ursache des Brandes war. Beide Motoren waren seit früh 8 Uhr außer Betrieb. Keinerlei Arbeit mit offener Flamme, wie Löten usw., war vorgenommen. Es ist sonach, wie auch bei früheren Ballon-Explosionen, die Ursache ausschließlich auf elektrostatische Entladung mit Funkenbildung zurückzuführen. Die Vorbedingungen hierzu waren besonders günstig, da die atmosphärische Elektrizität durch das herannahende Gewitter in höchstem Maße gesteigert sein mußte. Nach früheren Messungen konnten hierbei Spannungen bis zu 100000 Volt entstehen, welche sich im Augenblicke der Berührung des Luftschiffes mit den Bäumen durch Funken von 5 bis 10 Millimeter Länge ausglich. Zweifellos ist durch einen solchen Funken der aus den Ventilen austretende Wasserstoff, der sich mit der Luft mischte, zur Entzündung gebracht worden.“