

Wirtschaftliche



15 Pfennig

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen

Die Vossische Zeitung erscheint als Morgen- und Abendblatt zweimal wöchentlich. Für Postabnahmen sind beide Ausgaben vereinigt. Täglich: „Unterhaltungsblatt“, Finanz- und Handelsblatt. — Sonntag: Die illustrierte „Zeitung“ und „Literarische Ueberschau.“ — Mittwoch: „Reise und Wanderung.“ — Donnerstag: „Recht und Leben.“

Wöchentlich 1,- Mark. monatlich 430 Mark in Berlin und Orten mit eigener Zustellung. Bei Ausfall der Lieferung wegen höherer Gewalt oder Streik kein Anspruch auf Rückzahlung. Anzeigenpreise in Goldmark, um-Zeile 30 Pfennig. Familien Anzeigen um-Zeile 18 Pfennig. Keine Verantwortlichkeit für Aufnahme in bestimmter Nummer.

Verlag Ullstein. Chefredakteur: Georg Bernhard. Verantw. Redakteur (in Ausn. d. Handelsblatt): Carl Misch. Berlin. Uuvell. Manuskripte werden nur zurückgenommen, wenn Porto beiliegt.

Verlag und Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

Versehrer: Zentrale Ullstein. Am Dönhofs 3600-3605 für den Verleger. Am Dönhofs 3606-3608. Telegramm-Adresse: Ullstein-Berlin. Postcheckkonto Berlin 900.

Zug-Katastrophe im Harz

Ein Eisenbahnzug abgefuhr

Sachrichtendienst der „Vossischen Zeitung“

\* Wernigerode, 6. Juli.

Ein furchtbares Eisenbahnunglück ereignete sich gestern Abend um 18.30 Uhr an der Harzquerbahn zwischen Drei-Annen-Station und Steinene Kanne entzweite ein aus Maschine, Packwagen und sieben Personenabteiler bestehender Zug durch das im Tunnelnabteil herrschende Hochwasser. Ein Teil des Zuges mit der Lokomotive stürzte den steilen Abhang herab. Der Lokomotivführer, der Beizer, ein Regierungsbaumeister und ein Zeichner, die wegen der Gefährdung der Passagiere durch das Hochwasser den Zug begleitet hatten, waren sofort tot. Unter den Trümmern der umgekippten Wagen dürften sich ebenfalls noch mehrere Tote befinden. Die Zahl der Verletzten ist noch nicht anwärtend zu übersehen.

Der Sarzquerbahn hatte bereits Vorkehrungsregeln treffen lassen, da man infolge des Hochwassers eine Unterbrechung des Bahnverkehrs befürchtete. Der Zug war infolge des Frierenverfalls ein fahrerlos in der Station verblieben. Kurz hinter einem Tunnel befindet sich ein steiler Abhang, der dem Sarzquerbahn durch seinen unruhigen Talboden bekannt ist. An dieser Stelle führt die Bahn bergabwärts. Kurz nach der Ausfahrt aus dem Tunnel gelang den bisherigen Feststellungen plötzlich die Wehle nach und die Lokomotive fuhr mit mehreren Wagen den Abhang hinunter und stürzte in das Wasser des über jene Ufer getretenen reißenden Baches, der sich an der Eisenbahnlinie befindet. Einer der Wagen fiel um und verdriftete dadurch, daß die anderen Wagen weiterströmten.

Von einem Augenzeugen, der die Fahrt mit dem verunglückten Zug mitgemacht hat, wird uns in später Nachfolge folgende kurze Schilderung gegeben: Der Wenzdungen, der neben einem Packwagen sieben Waggonen mit sich führte, fuhr kurz nach 6 Uhr von Drei-Annen-Station bergab in Richtung Steinene Kanne. In der Mitte zwischen beiden Stationen befindet sich ein großer Tunnel. Der Zug hatte eben diesen Tunnel passiert, als die Lokomotive plötzlich ins Schluffen geriet und bei einer kleinen Abbiegung aus den Gleisen herausfiel. Sie fuhr sich auf der Plattform des dritten Waggon und sah mit einmal, wie der Waggon II. Klasse vor ihr sich losriß und mitnahm der Lokomotive und dem Gepäckwagen die Wehle hinabstürzte. Gleichzeitig legte sich der Waggon, in dem ich war, ins Rote und typpe langsam um. Ich ließ mich von der Plattform flieh und wie durch ein Wunder unversehrt.

Ich wurde ich aufgerichtet habe, bemerkte ich erst, was eigentlich passiert war. Das Umsinken des Waggonen, in dem ich befand, hatte glücklicherweise verhindert, daß die fünf weiteren Waggonen, die alle vollbesetzt waren, ebenfalls die Wehle heruntergestürzt waren.

Am nächsten Morgen fand man eine unbeschriebene Kiste. Wie wahrscheinlich es ist, aus dem Waggonen ins Freie und liefen laut freudig umher. Aus der Lokomotive, dem Gepäckwagen und dem Waggon II. Klasse lag man nur noch tief unten, mehr als 100 Meter unterhalb der Unfallstelle, die Trümmer aus der Wode herausragend.

Die Sarzquerbahn von Harzhausen über Nifeln und Penndorf nach Wernigerode mit einer Abzweigung auf den Broden ist 76 Km. lang und eisumspurig gebaut. Sie war eine der ersten Bergbahnlinien in Deutschland, und vor gerade drei Jahren konnte sie für die Wehle des Bahnhofs fahrerlos abgebaut, aber die gewaltigen Kluftabstände hätten so hohe Kosten erfordert, daß man diesen Plan aufgab. Bei den letzten Wintern der hohen Sarzquerbahn in Gilden und Stoben, Harzhausen und Wernigerode, und bei dem großen Grundbesitzer der Gegend, dem Fürsten Seligberg-Wernigerode, hatten sich doch die Wege, das eine Sandbüchel mit der Eisenbahn dringend notwendig sei, so überzeugend festgelegt, daß man zu Anfang der 90er Jahre ein Komitee zum Bau der Sarzquerbahn gründete. Doch alle Überlebenden durch die preussische, die braunschweigische Regierung und kaiserliche Regierung verurteilten schließlich die Wehle des Bahnhofs als unrentabel. In der Zwischenzeit wurde die Kasse für den Bau der Wehle, und der Bahnh...

Man konnte schließlich so gefordert werden, daß das ganze Unternehmen am 1. April 1899 der Öffentlichkeit übergeben wurde. Die Bauausführung hatte knapp zwei Jahre gedauert.

Bericht der Eisenbahn

In später Nachtstunden gibt die Direktion der Harzquerbahn-Wernigerode Eisenbahn einen Bericht aus, der über die Zahl der Toten und Verunglückten folgendes anzeigt: Das Lokomotivpersonal, Lokomotivführer Gierke und Fahrer Schmidt aus Harzhausen, Regierungsbaumeister Meyer und Bautechniker Bode, beide aus Wernigerode, fanden ihren Tod durch den Sturz der Maschine in den Abhang. Außer der Maschine sind ein Packwagen und ein Personenwagen abgefuhr. Weiter sind auch aus dem Personenwagen einige Passagiere tödlich verunglückt. Am Kranenhaus Wernigerode sind zehn Verletzte entzweit. Die Verletzten sind im allgemeinen leichter Natur. Das Kranenhaus hat Lebensgefahr für keinen der Verletzten verloren. Mehrere Schuttschiffe konnten nach Anlegung von Notwegen wieder entzweit werden.

Durch das vorliegende Geschehen und das schnelle Warten der Bremsen sind die übrigen Waggon sofort zum Stehen gebracht worden, so daß Verletzten in diesen Waggon nicht vorzamen. Die sofort behördlich eingeleitete Untersuchung hat es ermöglicht, daß die Verletzten sehr schnell dem Kranenhaus-Wernigerode zugeführt wurden. Mehr als tödlich verunglückten Passagiere können zur Zeit Bestatigungen noch nicht gemacht werden, weil die Wasserstellen Feststellungen verhindern.

Namen der Verletzten

Außer einigen nach Anlegung von Notwegen wieder entlassen sind neun Personen mehr oder weniger schwer entzweit dem Kranenhaus-Wernigerode zugeführt worden. Ihre Namen sind: Frau Rablitz, Witten bei Harzhausen, Frau Friede Baile, Berlin-Rippen, Herr Rosenhagen, Berlin SW 15, Frau Seligmann, Wittenberg, Bes. Potsdam, Herr Leonhard, Giesma, a. d. M., Herr und Frau Brabant, Wittenberg, Bes. Potsdam, der 18jährige Wihl Silber aus Wittenberg.

Lebensgefahr scheint bei keinem der Verletzten zu bestehen.

Wernigerode unter Wasser

Wernigerode, 6. Juli

Heute nachmittag ging über den Sarz ein wolkentrübender Regen nieder, durch den in wenigen Minuten die Sarzfläche am Fuße des Gebirges zu reißenden Strömen anwollte. Die Lokomotive ist weit über jene Ufer getreten. Ein großer Teil der Wernigerode fuhr unter Wasser. Die Keller der anliegenden Häuser sind überflutet. Mit großer Macht brandet die Lokomotive, verwickelt mit dem Wasser, gegen die feineren Wehle am Schluffen. Ein Schräger in Anseher steht ebenfalls unter Wasser. Bei einem etwas tiefer stehenden Haus haben die Wasserfluten, die Baumstämme und Wurzeln mit sich führen, das Dach bereits erreicht, die Fensterzeile in Wernigerode ist alarmiert, die ganze Stadt Wernigerode ist auf den Beinen um dem Wäiten der entzweiteten Elemente zugezogen.

Chamberlain über Genf

who London, 6. Juli

Chamberlain erklärte auf eine Anfrage im Unterhaus, daß die Frage der Festlegung des Zeitpunktes einer Beendigung der Rheinlandbesetzung in Genf nicht erörtert worden ist. Die Umstände, unter denen die Rheinland besetzt werden würde, seien in der Art. 428 und 431 des Wehlevertrag niedergelegt. Auf eine weitere Anfrage erklärte Chamberlain, daß er, auf Einladung der Vertreter der Wehle in Genf Erklärungen über die Gründe für den Wäiten der diplomatischen Beziehungen zu Ausland abgegeben und die englische Politik dargelegt habe. Ähnliche Erklärungen seien von einigen anderen an der Wehleung teilnehmenden Wehle gemacht worden. Es seien von niemand Wehle eine Abhaltung eines gemeinsamen Konferenz mit Ausbleib oder bezüglich einer gemeinsamen Aktion gegenüber Wehle gemacht worden.

Von deutscher Kolonialpolitik

Von Gouverneur a. D. Dr. Heinrich Schme

Mitglied des Reichstages.

In der „Vossischen Zeitung“ ist die Kolonialfrage in verlebten Aufzügen behandelt worden. Georg Bernhard hat sich grundlegend über die Beziehungen zum Wehleergemeinschaft eigenen deutschen Kolonialbesitzes ausgesprochen und leblich die freie Betätigung der Angehörigen des deutschen Volkes in den sämtlichen Mandatsgebieten und in den Kolonien sämtlicher anderer Völker als zu erstrebendes Ziel bezeichnet. Geht man nach vorangelegter Würdigung deutscher Kolonialer Leistungen auf Grund seiner kritischen Einträge und trotz sympathischer Einstellung zu weiterer deutscher Kolonialarbeit doch auch hinsichtlich der Frage eigenen Kolonialbesitzes zu negativem Ergebnis gelangt und hat als sein Ideal bezeichnet: „Nichts als gemeinsame Kolonie eines künftigen Panamerika.“ So begrüße es, daß die „Vossische Zeitung“ ihre Spalten einer Erweiterung der Kolonialfrage öffnet und möchte meine, den vorstehend angeführten Ansichten widersprechende Auffassung kurz begründen.

Die Grundfrage für die deutsche Kolonialfrage bildet das Wehleergemeinschaftsproblem, um es kurz zu sagen, das Problem, wie wir unsere wachsende Bevölkerung erhalten können. Deutschland ist überfüllt. Es ist für die Ernährung eines großen Teils seiner Bewohner auf die Einfuhr von Nahrungsmiteln aus dem Ausland angewiesen. Wätschlich werden für eine Anzahl von Milliarden Mark Nahrungsmiteln und Rohstoffe aus dem Ausland eingeführt. Das deutsche Volk hat in den letzten drei Jahren durchschnittlich um eine halbe Milliarde Reichs-Mark jährlich zusammen und nimmt entsprechend weiter zu. Ohne eine Erweiterung unserer zu kleinen Wehleergemeinschaft werden wir in wachsender Abhängigkeit vom Ausland, an das wir aus dem Ertrage unserer Arbeit große Summen für Nahrungsmiteln und Rohstoffe zahlen müssen. Die Lebenshaltung der deutschen Arbeiter und überhaupt des deutschen Volkes muss gegenüber der Lebenshaltung derjenigen Nationen, welche über große Nahrungs- und Rohstoffquellen verfügen, herabsinken, wie das gegenwärtig schon im Vergleich zu manchen Nationen der Fall ist.

Wie kann eine Erweiterung der deutschen Wehleergemeinschaft erfolgen? Die Gründung neuer Wehleergemeinschaften für Millionen deutscher Volksgenossen kommt nach Lage der Wehleerhältnisse nicht in Betracht, wohl aber die Wehleergemeinschaft ausgebreiteter tropischer Kolonien, in denen Nahrungsmiteln und Rohstoffe in großem Maßstabe erzeugt werden können. Damit würde die Grundfrage unserer Existenz erzwungen, wenigstens jene Gebiete nur in beschränktem Maße deutsche Anlieher aufnehmen können; denn wir würden einen wachsenden Teil der Nahrungsmiteln und Rohstoffe, die wir jetzt aus dem Ausland beziehen müssen, auf eigenen Kolonialgebieten erzeugen. Doch fällt nicht nur der Wehleerhaltung trotz der schweren Rückschläge, die die Wehleerführung der deutschen Kolonien erst durch den Krieg, dann durch Ausbreitung der Deutschen und durch anfängliche Fehler und Wehleerfühlungen der Mandatsverwaltungen erfahren hat, aus der Wehleerhaltung ein beträchtlicher Teil der deutschen Einfuhr an manchen kolonialen Rohstoffen und Nahrungsmiteln gedeckt werden könnte, beweisen die aus den Mandatsberichten für 1925 entnommenen Zahlen im Vergleich zu den deutschen Einfuhrzahlen des gleichen Jahres. Demnach betrug die Einfuhr folgenden Prozenten der deutschen Einfuhr: Kupfer 42 v. S., Eisenkain 120 v. S., Kalium 23 v. S., Palmöl 50 v. S., Phosphat 56 v. S., Palmkerne 22 v. S., Tropische Früchte 56 v. S., Rumpferzeug 85 v. S. Für andere wichtigste Rohstoffe wie Baumwolle, Wolle, Kautschuk, Pfeffer, Erdöl, Gummi und Getreide sind die Wehleerzeugung nur noch erheblich geringer, doch liegen auch hier Produktionen vor, die größte Erzeugung fähig sind. Im Wäiten zeigt ein Bild auf die Entmündigung alterer Kolonien, daß die Wehleerführung der Mandatsgebieten, die jetzt zu den Hauptlieferanten der Wehleerführung gehören, in bezug auf freudenden Wehleerführung ihrer Entmündigung auf nicht bedauerndes Maß, als die aus den deutschen Kolonien vor dem Krieg und jetzt aus den Mandatsgebieten.

Es ist eine merkwürdige Erscheinung, daß in Deutschland jetzt vielfach Stimmen über die Abhängigkeit von Kolonien wieder aufleben, welche vor 20 bis 30 Jahren England nach seiner Wehleerhaltung hatten, aber dort fast Jahrzehnten zum alten Eigen geworden sind. Dazu gehört die Vorstellung, daß der Staat, der die politische Macht über Kolonien ausübt, nur die Satten und Früchte zu tragen habe, während andere Völker den wätschlichen Nutzen des Kolonialbesitzes zu tragen haben, das es ein Vorteil für ein Volk ist, wenn ein