

Baruther Anzeiger

Beitrag mit amtlichem Publikations-Recht für die Stadt Baruth und für die Amtsbezirke Paplitz und Radeland

Erscheint Montag, Mittwoch und Freitag abend für den folgenden Tag. Bezugspreis freibleibend für den Monat eine Goldmark. Schriftleiter: Johannes Särchen, Baruth (Markt). Fernsprecher Nr. 17. — Postkassentor: Berlin Nr. 345 40. Im Falle höherer Gewalt, Betriebsstörungen usw. hat der Bezogler keinen Anspruch auf Lieferung des „Baruther Anzeiger“ oder auf die Erhaltung des Bezugsgeldes. Mittwoch: Unterhaltungsblatt „Der Familienfreund“.



Anzeigenpreis: Die sechsgepaaltene Kleinzeile (45 mm) 15 Goldpfennig, die dreigegepaaltene Kettamezeile (90 mm) 40 Goldpfennig. Bei Wiederholungen wird Rabatt gewährt nach unserem Tarif Druck und Verlag: Buchdruckerei J. Särchen, Baruth (Markt). Für Anzeigen an vorgedruckten Tagen, ferner für unendlich gezeichnete Manuskripte und Anzeigen durch den Fernsprecher kann keine Gewähr geleistet werden. Sonnabend: Die illustrierte Sonntagsbeilage.

Nr. 47 Donnerstag, den 19. April 1928

Der erste Flugbericht der Ozeanflieger.

Nur Mut und Entschlossenheit bewahrten sie vor dem Verderben.

Der kanadische Flieger Duke Schiller hat mit einem ihn begleitenden Journalisten im Flugzeug Greenly Island erreicht, und aus ihren Unterhaltungen mit den Fliegern ist nun der erste Bericht über den Verlauf des Ozeanfluges an die Außenwelt gelangt.

Die Flieger sind bis Neufundland 28 Stunden geflogen, bei wechselnder Temperatur und in meistens sehr niedriger Höhe. An der Küste Neufundlands wurde das Wetter sehr befremdlich. Dichte Nebel setzten ein, die gegen Abend aber wieder an Stärke verloren, dafür trat Schneefall und Sturm mit zeitweiligem Frost ein. Damit kamen

Stunden höchster Gefahr.

Nach 20 Minuten Sturmflug sahen die Flieger unter sich Land, das sie aber kaum erkennen konnten. Sie verloren jede Orientierung. Am Freitag um 5.35 Uhr entdeckten sie auf der Insel Greenly Island einen kleinen See, auf dem sie zu landen beschloßen. Die Beschäftigungen des Flugzeuges sind schwer. Unter der Wucht der Landung zerbrach das Eis unter dem Flugzeug.

Schiller hat den Ozeanfliegern angeboten, sie in seinem Flugzeug nach Kanada zu bringen. Bisher arbeiteten aber die Ozeanflieger an der Wiederherstellung der „Bremen“, mit der sie den unterbrochenen Flug nach New York wieder aufnehmen möchten.

„Entschlossen, weiterzufliegen.“

Die Flieger waren sich bald darüber klar, daß sie dringend ihren Kurs ändern mußten, und entschlossen sich dazu auch sehr rasch, obwohl ihr Benzin mehr und mehr abnahm.

Den Mut verloren sie für keinen Augenblick. Sie freuzten ihn und her, um aus dem furchtbaren Sturm herauszukommen. Etwa 20 Minuten hindurch dauerte dieser atembeklemmende Kampf gegen das wütende Element. Eins wußten sie sicher: Sie flogen über Land. Diese Gewißheit gab ihnen Mut und Kraft, weiterzufliegen. Schneesturm und Nebel waren so dicht, daß sie von dem Land, über das sie dahinschlitten, nichts sahen. Als sie sich vier Stunden verblickt bemüht hatten, aus der Hölle von Labrador herauszukommen, entdeckten sie schließlich den See, wo sie landeten. Die „Bremen“ hatte auf ihrem Fluge

abwechselnd herrliches Sonnenwetter, Regen und heftige Stürme

zu durchfliegen. Sie mußte meistens sehr niedrig fliegen, bis sie dann in die Nebel und die Eisfurchen von Neufundland hineingeriet. Die Temperatur sank immer tiefer.

An den Flügeln bildeten sich Eiskrusten, und das Flugzeug lief Gefahr, zu vereisen, was ein Uebergewicht und damit den Untergang zur Folge gehabt hätte. Mit der größten Vorsicht, die im wütenden Sturm nur möglich war, ließen die Flieger sich immer tiefer und tiefer auf die Insel herab und feuerten schließlich auf den zugefrorenen kleinen See zu, da sie annahmen, daß dessen Eisfläche eine glatte Ebene bilden würde. Trotzdem war die Erschütterung, die das Flugzeug erlitt, ernster, als die Flieger erwartet hatten.

Boten mit Hundeschritten machten sich nach der Landung sofort auf den Weg zur Funkstation Point Amour, um der beherzt harrenden Welt die glückliche erfolgreiche Notlandung bekanntzugeben, während die glückliche in Leuchtturm-Unterkunft fanden. Die deutschen Flieger sind entschlossen, mit der „Bremen“ nach ihrer Wiederherstellung nach Mitchellfield weiterzufliegen.

Die „Bremen“ macht sich wieder startbereit.

Quebec. Hier eingegangen, nach unbestätigter Meldung bedeuten an, daß die notwendigen Ausbesserungen der „Bremen“ nahezu ausgeführt sein sollen.

Polarluftschiff „Italia“ in Stolp gelandet.

Stolp. Nach einer Meldung vom Luftschiffhafen „Sedbin“ ist Nobles Polarluftschiff am Montag vormittag 8.35 Uhr in Stolp glatt gelandet. Dreißig Minuten vor neun konnte das Luftschiff in die Halle gezogen werden. General Nobile und die Besatzung wurden vom Ministerialbeigeordneten für Luftschiffwesen im Reichsverkehrsministerium Brandenburg, vom Regierungspräsidenten Cronau und vom Oberbürgermeister Hansenjäger (Stolp) begrüßt.

Flug im Nebel und Sturm.

Die „Italia“ war in Mailand am Sonntag um 2 Uhr früh gestartet. Die Witterungsbedingungen während der Fahrt waren nicht günstig. Unter dem Einfluß scharfer Nördwinde machte die „Italia“ zunächst gute Fahrt. Das

Luftschiff fuhr etwa 60 Kilometer pro Stunde. Von Padua bis Wien brauchte das Luftschiff etwa sechs Stunden. Wenn man bedenkt, daß das Luftschiff auf dieser Strecke große Höhen zu überwinden hatte, so ist seine Leistung während dieser Fahrt als eine gute zu bezeichnen. Auf der Weiterfahrt stellten sich aber nunmehr Schwierigkeiten ein, die das Luftschiff einen Spielball der Elemente werden ließen. Die Wetterverhältnisse waren die Ursache, daß die „Italia“ lange Stunden über Böhmen und Mähren kreuzen mußte.

Glückliche Landung.

Als die „Italia“ sich dem Flugplatz Sedbin näherte, sah man General Nobile deutlich in der geöffneten Tür der Gondel stehen. Bei der Landung leisteten 250 Mann vom Reiterregiment 5 in Stolp Hilfe. General Nobile hatte Extraintorm angelegt, graue Uniform mit langen Hosen und breiten, goldenen Generalschulterstücken. Die anderen Offiziere waren im Gegensatz zu ihrem Kommandanten in ihren Vordanzügeln geblieben. Nobile entstieg als erster der Gondel, begleitet von der kleinen Fortkierhündin Litiene, dem Glückshündchen, das schon die Fahrt über den Nordpol mitgemacht hatte. Es folgten die Begrüßungssprachen, wobei General Nobile erklärte, der schlimmste Teil der gefährlichen Fahrt wäre der über das Glatzer Gebirge gewesen. Wir trafen dort auf ein heftiges Gewitter und zerbrachen dabei auf der linken Seite die Stabilisierungsfläche. Ueber Gleiwitz wollten uns die Polen zu einer Notlandung veranlassen, aber dies Unterfangen erschied mir zu riskant.

Nobile als Gast der Stadt Stolp.

Zur Feste im Rathaus.

Stolp. Zu Ehren des Generals Nobile fand ein Empfang durch die Stadt Stolp statt. Oberbürgermeister Hansenjäger begrüßte die Gäste und gab der Hoffnung Ausdruck, daß der Aufenthalt der „Italia“ in Stolp dazu beitragen werde, das Freundschaftsbündnis zwischen dem italienischen und deutschen Volke zu verstärken. Dann sprach Ministerialdirektor Brandenburg, der General Nobile Grüße der Reichsregierung übermittelte. Zwischen Deutschland und Italien bestehe ein enges Zusammenarbeiten in allen Dingen der Luftfahrt.

Für General Nobile nahm dann der Luftfahrtsatze, Oberst Fier, das Wort, der den Dank des Generals Nobile und seiner Mannschaft aussprach. Die deutsche Fliegerei, die Männer wie Alenthal und Köhl hervorbrachte, habe in kameradschaftlicher Weise sich der italienischen Expedition angenommen. Nobiles Expedition erfolge zu geographischen und wissenschaftlichen Zwecken, deren Früchte der ganzen Menschheit zu Gute kommen würden.

Die „Bremen“ wieder startbereit.

Nach den letzten von Greenly Island eingelaufenen Meldungen arbeiten die deutschen Ozeanflieger fieberhaft an der Ausbesserung der „Bremen“. Es besteht gar kein Zweifel mehr, daß die Flieger ihre Landung auf Greenly Island nur als Zwischenlandung betrachten und mit dem eigenen Flugzeug nach New-York weiterfliegen wollen. Die Funkstation von Point Amour hat eine Depesche ausgegeben, die folgendermaßen lautet: „Bremen“ beschädigt, aber ausbesserbar. Erwarten, Insel Greenly am Mittwoch zu verlassen.“

Der irische Begleiter Major Fitzmaurice ist mit dem Piloten Schiller, der von New-York aus nach Greenly Island zur Hilfe gekommen war, nach Quebec geflogen, wo er die Junkers-Maschine F 13 vorfindet. Zwar mußten Schiller und Fitzmaurice halbwegs eine Notlandung vornehmen, die infolge Motorchadens notwendig geworden war, aber sie hoffen, trotzdem der „Bremen“ aus Quebec noch rechtzeitig Gehilfen beizubringen können. Als man in New-York von dem Flug des Majors Fitzmaurice hörte, war man in Sorge, daß er vielleicht getriebenwegs nach New York durchfliegen werde, und daß dadurch der einseitige Verlauf der geplanten Empfangsfeste gestört werde.

Hertja Junfers ist inzwischen mit ihrem Flugzeug in Montreal eingetroffen, um, wie sie dem deutschen Generalstabschef erklärte, Maßnahmen für schnellere Hilfe leisten zu können. Sie verläutet, hat sie hundert Gallonen Benzin für die „Bremen“ an Bord gehabt und außerdem einen neuen Propeller.

Fitzmaurice Ehrenbürger von Natalaquam.

Die Zwischenlandung des Majors Fitzmaurice und des Piloten Schiller in dem kleinen Dorf Natalaquam wurde für die beiden Flieger zu einem eigenartigen Erlebnis. Kaum hatte die Bevölkerung des kleinen Fischerdorfes von der Landung der Flieger gehört, als sie mit ihrem Ortsvorsteher an der Spitze in gestrecktem Lauf auf den Landungsplatz eilten. Das laute Surren des Propellers war noch nicht verklungen, als der Ortsvorsteher bereits in französischer Sprache eine Rede an die Flieger hielt, deren Inhalt allerdings in dem Propellergeräusch größtenteils verloren ging. Einige Frauen verfluchten die Kleider der Flieger zu fassen. Der Ortsvorsteher vergab die höchste Ehre, die er zu vergeben hat, indem er die beiden Flieger, die unversehrt in Natalaquam gelandet waren, zu Ehrenbürgern ernannte. Fitzmaurice dankte etwas verwirrt in beglückten Worten für den herzlichsten Empfang im nördlichen Eis und begab sich dann mit dem Pfarrer in die kleine Dorfkirche, um zu beten.

Das New-Yorker Festprogramm.

Die Stadt New York wird den Ozeanfliegern einen Empfang bereiten, der alles bisher Dagewesene in den Schatten stellen soll. Von dem Flugplatz Mitchellfield will man sie in aller Stille in das New-Carlton-Hotel geleiten und von dort eine Telefonverbindung mit Deutschland herstellen, damit die Flieger mit ihren Angehörigen sprechen können. Ueber die Einzelheiten des großen Festprogramms verläutet bisher noch nichts. So viel steht aber fest, daß dem Höhepunkt der Festlichkeiten eine große Parade bilden wird, und im übrigen das Festprogramm für den Empfang Lindberghs noch einmal wiederholt werden soll. Die Ansprachen, die bei diesen Festlichkeiten gehalten werden, sollen durch alle Rundfunkstationen übertragen und auch den deutschen Funkstationen zugeleitet werden. Die Stadt hat ein großes Ehrenbürgerprogramm vorgesehen, an dem etwa 2000 Gäste teilnehmen sollen.

Beleidigungsprozess der Reichswehr.

„Blädger für Schulz“.

Vor der Großen Strafkammer des Landgerichts III Berlin unter Vorsitz von Landgerichtsdirektor Dinesorge begann Montag der Beleidigungsprozess gegen den Schriftsteller Berthold Jacob-Salomon und den Herausgeber der „Weltbühne“, Karl v. Offiecki, wegen Beleidigung der Reichswehroffiziere Oberst v. Bod, Hauptmann Kainer und Oberst v. Schlichter. Das Schöffengericht Charlottenburg unter Vorsitz von Landgerichtsdirektor Crohne hatte Jacob-Salomon zu zwei Monaten und Offiecki zu einem Monat Gefängnis wegen öffentlicher Beleidigung verurteilt. Gegen dieses Urteil hatten die Angeklagten Berufung eingelegt. Als Zeugen wurden wiederum der rechtskräftig zum Tode verurteilte Oberleutnant Schulz und Major a. D. Ernst Buchruder vernommen.

Zur Vorgeschichte dieses Prozesses

ist noch zu erwähnen, daß in der „Weltbühne“ unter der Ueberschrift: „Blädger für Schulz“ vor der Urteilsfällung in dem Fernemordprozess Wilms ein Artikel erschienen, in dem gesagt wurde, daß Oberleutnant Schulz nur Befehle ausgeführt habe, und daß mit ihm auf die Anklagebank gehörten Oberst v. Bod und Hauptmann Kainer, wahrscheinlich auch Oberst v. Schlichter und Generaloberst v. Seekt. Für die drei ergriffenen Offiziere hatte das Reichswahministerium Strafantrag gestellt, während Generaloberst v. Seekt, der inzwischen aus der Reichswehr ausgeschieden war, keinen Strafantrag gestellt hatte.

Das erste Urteil überlegte die Verteidigung der Angeklagten, daß sie den zuständigen Stellen der Reichswehr nur eine moralische Verantwortung für die Vorgänge in den Arbeitskommandos aufbürden wollten. Nach Ansicht des Gerichts könne nur eine gefälschte Auslegung derartiges herauslesen. Der unbefangene Leser müsse zu dem Schluß kommen, daß die Offiziere der strafbaren Teilnahme an den Gemeteten beschuldigt werden. Die Beweisaufnahme habe aber nicht den Schein eines Beweises ergeben, daß Schulz nach erteilten Befehlen gehandelt habe.

Wie England das Kellogg-Angebot auslegt.

Keine Antwort Englands vor Frankreichs Entscheld.

London. Die französische Regierung hat sich mit der britischen Regierung in der Frage der Kellogg-Note in Verbindung gesetzt. Frankreich verlangt formal die Klärstellung jeden Entschelds, bis man in Paris seine Ansichten geklärt hat.

Inzwischen hat die „vorläufige Untersuchung“ des Kellogg-Entwurfes durch die Sachverständigen in London folgen des ergeben: England ist durch den Kellogg-Entwurf und Locarno bereits gebunden. Der Völkerverbund legt niemandem positive Verpflichtungen auf, aber der Locarnopakt. Sollte nämlich England auf Grund der Völkerverbindungen in einen deutsch-französischen Streit eingreifen gezwungen sein, dann soll dieses Eingreifen nicht den Charakter eines Krieges, sondern nur den Charakter einer Polizeiaktion tragen.

Dieses Argument dürfte in den kommenden Verhandlungen eine große Rolle spielen. Eine solche Unterscheidung würde etwaige

Reisungspunkte zwischen dem Kellogg-Entwurf und den Völkerverbindungen

zum Fortfall bringen. Eine willkürliche Schwierigkeit, so argumentiert man in London nachgebenden Kreisen, liegt nur im § 3, Art. 4 des Locarno-Paktes, wodurch England verpflichtet ist, dem Opfer eines unprovokeden und flagranten Angriffes zu Hilfe zu kommen. Aber auch hier weist man darauf hin, daß in Anbetracht der Nähe des Kriegsausbruches England immer bis zu einer Entscheidung des Völkerverbundes warten würde, ehe es seine Truppen abschiebt.

Der Einspruch Frankreichs hat, wie man sieht, die englischen Politiker veranlaßt, die Großzügigen zu spielen und durch allerlei juristische Spitzfindigkeiten die erst bezweifelte Unnehmbarkeit des Kellogg-Planes für England nachzuweisen.