

Der Briefetal-Bote erscheint Dienstag, Donnerstag und Sonnabend. Der Abonnementspreis beträgt für das Quartal 1,20 Mark, monatlich 40 Pfg. Einzelne Nummern 5 Pfg. Nach auswärtig Portozuschlag.

Briefetal-Bote

Anzeigen werden in P. R. Neumanns Buchdruckerei und Papierhandlung und von allen Annoncen-Expeditoren angenommen. Die sechsgealtene Pettseite kostet 15 Pfennig, die Restzeile 30 Pfennig.

Amts-Bezirks-Anzeiger

für Birkenwerder, Hohen-Neuendorf, Borgsdorf, Lehntz u. Umgegend

Die Expedition des „Briefetal-Boten“ vermittelt ohne Preis-Ausschlag Anzeigen an alle auswärtigen Zeitungen.

Amtliches Publikations-Organ für örtliche Bekanntmachungen und für Vereine
 Telefon: Amt Birkenwerder Nr. 5

Die Expedition des „Briefetal-Boten“ vermittelt ohne Preis-Ausschlag Anzeigen an alle auswärtigen Zeitungen.

Alleiniges amtliches Publikations-Organ mit rechtsverbindlicher Publikationskraft für den Amtsbezirk Birkenwerder

Nr. 50.

Donnerstag, den 28. April 1910

9. Jahrg.

Die heutige Nummer enthält das „Illustrierte Familienblatt“.

Amtliche Bekanntmachungen.

Bekanntmachung.

Als gefunden abgegeben wurde hier ein Armband. Birkenwerder, den 27. April 1910.
 Der Amtsvorsteher. Kühn.

Bekanntmachung.

Die Liste derjenigen Personen, welche für das Steuerjahr 1910 mit Einkommen bis zu 900 M. zu angierter Normalsteuererklärung veranlagt worden sind, ist gemäß § 80 des Einkommensteuergesetzes in der Zeit vom 20. April bis 4. Mai d. J. öffentlich im Gemeindegemeinschaftsbüro, Hauptstraße 45, während der Sprechstunden von 8-3 Uhr aus. Wegen der Veranlagung der Steuerpflichtigen binnen einer Ausschlußfrist von 4 Wochen nach Ablauf der Auslegungfrist sind die Vorarbeiten der Veranlagungskommission des Kreisfiskus Niederbarnim in Berlin, Sieberstr. 1-2 zu. Ueber die Höhe der zu zahlenden Gemeindesteuer erhalten die Steuerpflichtigen Nachricht durch Steuerstellen.
 Birkenwerder, den 18. April 1910.
 Der Gemeindevorsteher. Kühn.

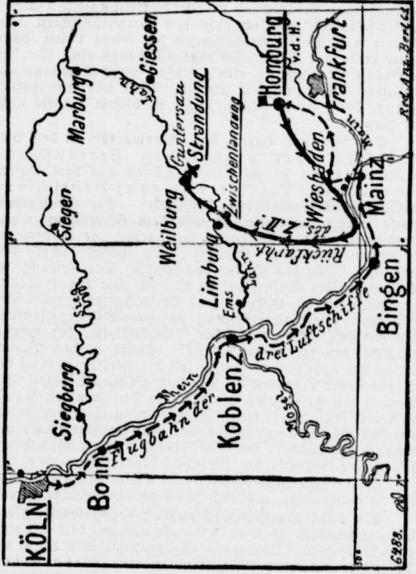
Die Vernichtung des „Z 2“.

Wie schon kurz gemeldet werden mußte, hat die Katastrophe der deutschen Luftschiffkette von Köln nach Homburg v. d. H. mit einem schweren Mißerfolg geadelt. Als schöne Reichsmilitärluftschiff „Z 2“ wurde auf der Rückfahrt nach Köln unweit Weilburg so gut wie gänzlich vernichtet, und was von ihm noch übrig ist, muß vernichtet werden, eine Prozedur, die der gänzlichen Zerstörung so gut wie gleichkommt. Die Katastrophe hat also einen Umfang gehabt, der jener anderen Zerstörung eines Luftschiffes bei Eberdingen kaum nachsteht. Aber die Gefühle, die diesmal die deutsche Volkseele bewegten, sind doch wesentlich andere, als damals, als die Zerstörung von Eberdingen die Welt durcheinander schüttelte, und doch wesentlich andere, als damals, als die Zerstörung von Eberdingen die Welt durcheinander schüttelte, und doch wesentlich andere, als damals, als die Zerstörung von Eberdingen die Welt durcheinander schüttelte.

Wie die „Frankf. Zig.“ ausführlich, war dem Chef der Verkehrsrisikoprüfung, v. Lyncker, am Tage der Abfahrt in Köln von meteorologischer Seite ausdrücklich mitgeteilt worden, daß die Luftschiffe wohl nach Homburg gehen würden, doch voraussichtlich in absehbarer Zeit gegen die wieder zurückkehren könnten, weil andauernde westliche Winde in Aussicht stünden. Die Fahrt wurde trotz mangelhafter Angetrieben, und was bekannt, zunächst mit gutem Erfolg, wenn auch bereits auf der Hinfahrt das eine der Luftschiffe, „M 2“, eine Havarie erlitt, so daß es demontiert und per Bahn zurückbefördert werden mußte. Aber die Rückfahrt machte, wie vorauszuversuchen war, Schwierigkeiten. Aus nun in der Nacht vom Sonnabend Sonntag zwischen zwei Tiefdruckgebieten vorübergehend ruhiges Wetter auftrat, hat der Paravelballon die günstige Situation mit schnellem Entschlusse benutzt. „Z 2“ ebenfalls mitgefahren, so würde auch der voraussichtlich glücklich in Köln angekommen sein. Statt dessen hat man darauf bestanden, bis zum Sonntag zu warten, und ist dann trotz ungünstiger Wetterverhältnisse abgefahren, ohne die Weitertelegramme abzuwarten. Das ist sich bitter gerächt.“

Warum „Z 2“ nicht rechtzeitig mit „P 2“ zurückfuhr, läßt sich natürlich unserer Kenntnis, in der Unmöglichkeit des Luftschiffes scheint die Ursache aber nicht liegen zu haben, es läßt sich daher schwer die Vermutung ausdrücken, daß man am Sonntag nochmals dem Volke in Homburg durch die Fahrt des „Z 2“ ein Schauspiel bieten wollte. Dafür spricht jedenfalls auch der Umstand, daß das Luftschiff, ehe es abfuhr, noch eine Schleißenfahrt über der Stadt zur Ausführung brachte. Das hätte unter Umständen geschehen dürfen, sondern man

hätte vor allem darauf bedacht sein müssen, bei so ungünstigem Wetter das kostbare Luftschiff, für das die deutschen Steuerzahler — irren wir nicht — zwei Millionen Mark zu bezahlen hatten, in die schwebende Halle zu retten. Der erste Teil der Rückfahrt des „Z 2“ ging, wie aus unserer Kartenskizze hervorgeht, auf der wir den ganzen Verlauf der Fahrt einzeichnen, bis in die Gegend von Limburg a. d. Lahn, wo auf einem Hochplateau wegen des heftigen Windes eine Zwischenlandung vorgenommen



wurde. Dieser Landungsplatz scheint nicht sonderlich günstig gewählt gewesen zu sein, wenigstens wundert man sich in der ganzen Umgegend des Landungsplatzes, daß das Schiff nicht zu Tale gebracht wurde, sondern auf dem Hochplateau, wo der Sturm es auf allen Seiten faßen konnte, liegen blieb. So hatte das Luftschiff schon während des ganzen Montagvormittags mit starken Böen zu kämpfen. Kurz vor 1 Uhr wurde es in der Platte von einer besonders heftigen Böe gefaßt, die eine Geschwindigkeit von etwa 18 Sekundenmeter gehabt haben dürfte. Die Stahltrossen, mit welchen das Luftschiff verankert war, rissen, und vergeblich bemühten sich die Bewachungsmannschaften, das Schiff zu halten. Um ein Unglück zu verhüten, mußten die Mannschaften zum Vollaufen des Luftschiffes aufgefordert werden, das sofort bis 200 Meter Höhe aufstieg und vom Winde in der Richtung auf Weilburg fortgetrieben wurde.

Um 1 Uhr 20 Min. wurde das Luftschiff von Weilburg aus geschickt. Es flog auf das Odersbacher Feld zu, und man hatte den Eindruck, als wolle das Schiff daselbst landen. Plötzlich, wahrscheinlich durch einen nach dem Boden zu gerichteten Windstoß wurde das Luftschiff in das Bahndamm herabgedrückt. Hinter Weilburg erhebt sich fast senkrecht über der Lahn und der Eisenbahnlinie der Webersberg, getrübt von einem Kirchhaus mit einem Gartenpavillon. Der feste Abhang des Webersberges ist mit Obst- und Tannenbäumen bedeckt. Das Luftschiff wurde bis auf den Bahndamm herabgedrückt, wobei die Seilegraphenbrüche gerührt wurden. Es erhob sich dann wieder, um auf den äußersten Gipfel des Webersberges geschleudert zu werden. Der hintere Teil des Schiffes mit den Steuern blieb an dem Pavillon hängen, während der vordere Teil, der über den Berg hinausragte, in der Mitte abgetrennt wurde. Das Schiff senkte sich dann den Abhang des Berges herunter nach dem Tal zu.

Es waren sofort die Weilburger Unteroffizierschule, die Genarmarie, die Polizei und Feuerwehren zur Stelle, um Hilfe zu leisten und das von allen Seiten herbeiströmende Publikum von der Unfallstelle fernzuhalten. Auch die Luftschiffoffiziere mit Major Neumann an der Spitze waren von Limburg herübergekommen, um die Leitung der Bergungsarbeiten zu übernehmen, welche voraussichtlich 5-6 Tage erfordern werden.

Der Zustand des „Z 2“ zeigt, daß der Hauptstoß bei der Strömung am Webersberge die Mitte des Schiffes getroffen hat, wobei es vollständig breitgedrückt wurde und infolge dessen durchgebrochen ist. Der abgebrochene

Teil des Luftschiffes ist mit Ausnahme etlicher Verbiegungen in seinem Gerippe vollständig intakt geblieben, ebenso der hintere Teil, welcher auf den Bäumen und auf dem Dach des Pavillons des Kurhotels Webersberg aufliegt. Unversehrt sind auch die beiden Gondeln mit Einschluß der Motoren und der Instrumente. Gänzlich zerstört wurde die Hülle des Ballons und auch die meisten der Ballonetts im Innern des Gerippes wurden durchstoßen, so daß das Gas ausströmte. Die unversehrt gebliebenen Ballonetts müssen entleert werden.

Der einzige Trost bei dem schweren Unglück ist darin zu suchen, daß keine Menschenleben verloren gingen. Nur einige der den Ballon haltenden Soldaten wurden leicht verletzt, da sie nach dem Bruch des stählernen Anterlages umgerissen und ein Stück mit fortgeschleift wurden. Daraufhin kommandierte der aufsichführende Offizier „Vollaufen“, so daß der Ballon entflo. Ein Monteur, der sich in einer der Gondeln befand, konnte sich noch rechtzeitig durch Abpringen retten.

An den Kaiser erhaltene Generalinspektion von Lynders folgenden Bericht: „Funde an der Unfallstelle „Z 2“ durchgebrochen und beschädigt, so daß Wiederherstellung ausgeschlossen. Menschen sind nicht zu Schaden gekommen. Es läßt sich schon jetzt beurteilen, daß die Schuld an dem Unglück niemand zugumessen ist, sondern dasselbe ist durch höhere Naturgewalt verursacht.“

Der Riefenkampf im Baugewerbe.

Nichts ist schwerer zu überwinden als wirtschaftliche Gegenätze und Vorurteile. Der Weg zu höherer Kultur ist aus diesem Grunde so leidensvoll, und jede Entwicklung wird zum Kampf. Er erfüllt die gesamte Gegenwart, und er wird leicht zum Verhängnis, wenn er um wirtschaftliche Fragen leidenschaftlich und mit den äußersten Mitteln geführt wird. Ein derartiges Verhängnis nimmt jetzt wieder einmal drohende Gestalt an, durch den unermesslichen Massenkampf im deutschen Baugewerbe. Es bestanden seit Jahren in ihm Tarifgemeinschaften, die den Arbeitsvertrag regelten und eine gewisse Ruhe im Verhältnis zwischen Unternehmer und Arbeiter herbeiführten. Im Jahre 1908 belief sich die Zahl dieser Tarifgemeinschaften im deutschen Baugewerbe auf 727, an denen 21 152 Betriebe mit 244 062 Arbeitern beteiligt waren. Am 1. April sind eine Anzahl Tarifverträge abgelaufen, und zwar die wichtigsten mit den Maurern, Zimmerleuten und Bauhilfsarbeitern, mit mehr als 100 000 beteiligten Arbeitern.

Die Unternehmer wollen abermals Tarife abschließen, aber unter anderen Bedingungen. Sie waren um Orem als „Arbeitgeberbund für das deutsche Baugewerbe“ in Dresden beisammen und beschloßen ein Tarifvertragsmuster, das folgende Bedingungen enthalten soll: 1. Der Abschluß soll zentral erfolgen. Die vorherigen Vereinbarungen der einzelnen Tarifgemeinschaften sollen nach wie vor diesen Arbeitgeberverbänden und den in Betracht kommenden Zweigverbänden der Arbeitnehmer überlassen bleiben. 2. Die Möglichkeit, die für die einzelnen Verbände geeigneten Lohnmehrer zu vereinbaren, soll durch das Vertragsmuster gesichert werden. Eine Reduzierung der Lohnhöhe ist nicht beabsichtigt. 3. Die Allortarbeit soll nicht nur als zweckmäßig erklärt, sondern ihre Durchführung auch im Vertrags gesichert werden. 4. Durch eine besondere Erklärung außerhalb des Vertrages soll eine Sicherung der Arbeitsnachweise infolgedessen festgelegt werden, daß diese von den Arbeitgeberorganisationen in keiner Weise gesichert werden dürfen. 5. Eine geringere als dreijährige Vertragsdauer soll ausgeschlossen sein.“ Diese Beschlüsse sind den großen Zentralverbänden der Arbeiter als bindend und unabänderlich mitgeteilt. Sie wurden von den Arbeitgebern verworfen, und so ist am 15. April eine fast allgemeine Aussperrung der bei Bundesmitgliebrern beschäftigten organisierten Arbeiter erfolgt. Es handelt sich diesmal also weniger um einen Streik der Arbeiter, als um einen solchen der Unternehmer. Diese wollen nicht wieder zu den alten Bestimmungen der alten Tarifverträge mit ihren Arbeitern abschließen und lieber ihre Betriebe ruhen lassen. Die Arbeiter hatten keine Wehrforderungen gestellt.

Die Unternehmer haben sich für den Kampf von langer Hand vorbereitet, aber auch die Arbeiter haben ihn kommen, und sie haben sich vorbereitet. Die Aussperrung auf einen Sieg der Unternehmer sind zum mindesten nicht größer als jene der Arbeiter. Der Maurerverband hatte nach dem „Vollsw.“ im Jahre 1908 in 1042 Zweigvereinen 175 000 Mitglieder, eine Jahreserinnahme von 3 670 449 M., der 2 601 944 M. Ausgaben gegenüberstanden. Sein Vermögen betrug 5 859 553 M., von denen zur Verfügung der Hauptkasse 4 518 583 M. standen. Der Zimmererverband besaß in 709 Zweigvereinen 51 119 Mitglieder, hatte 1 499 740 M. Jahreserinnahme, 1 302 587 M. Ausgabe und ein Vermögen von 1 807 385 M., von dem