

Der Briefetal-Bote erscheint Dienstag, Donnerstag, Sonnabend und Sonntag. Der Bezugspreis beträgt monatlich 1,20 RM. zuzüglich Beleggebühr. Die einzelne Nummer kostet 10 Pfennig.

Briefetal-Bote

Anzeigen werden in der Geschäftstags-Birtenwerder, Bahnhofstraße 5 und von allen Anzeigen-Expeditionen angenommen. Die neugegründete Beleggebühr kostet 25 Pfennig, die Restabgabe 1 RM.

Amtsbezirks-Anzeiger und Zeitung

für Birkenwerder, Hohen Neuendorf, Borgsdorf, Briese, Lehnitz, Stolpe
Fernsprecher: Amt Birkenwerder 2005



für Bergfelde, Schönfließ Frohnau, Summt und Umgegend
Selegn.-Adr.: Briefetalbote Birtenwerder

Amtsblatt für die Amtsbezirke Birkenwerder und Schönfließ.

Der Gemeindevorsteher Birkenwerder.

Die Aufnahme des Veronesenstandes und der Betriebe in die Reichseinkommensteuererklärung für 1930 erfolgt auf Grund der Hauslisten, Haushaltsaufstellungen und Betriebsblätter am 10. Oktober d. Js.

Die erforderlichen Formulare werden jetzt zugestellt. Sie sind mit der Bescheinigung des Hauseigentümers spätestens am 12. d. Mts. im Zimmer 2 des Rathauses vom Eigentümer vollständig ausgefüllt zurückzugeben. Eine Abholung der Listen findet nicht statt.

Für die Durchführung der Aufnahme kommen in Frage:

1. Eine von jedem Haushaltungsvorstand auszufüllende Hausliste.
2. Eine vom Hauseigentümer oder dessen Vertreter auszufüllende Hausliste, die sämtliche Haushaltungen und Betriebe enthält.
3. Ein vom Inhaber jeden Betriebes (Betriebsstätte, Lagerraum, Büro oder Behörde) auszufüllendes Betriebsblatt, das auch dann auszufüllen ist, wenn der Betriebsinhaber nicht auf dem gleichen Grundstück wohnt sollte. Das Betriebsblatt ist auch von den Angehörigen der freien Berufe auszufüllen.

Im übrigen befindet sich auf dem Titelblatt der einzelnen Formulare eine ausführliche Anleitung zur Ausfüllung derselben. Falls die zugestellten Formulare nicht ausreichen sollten, können solche im Zimmer 2 des Rathauses nachbezogen werden.

Birkenwerder, den 6. Oktober 1930.
Der Gemeindevorsteher. Blank.

Der Gemeindevorsteher Bergfelde.

Die Aufnahme des Veronesenstandes und der Betriebe in die Reichseinkommensteuererklärung für 1930 erfolgt auf Grund der Hauslisten, Haushaltsaufstellungen und Betriebsblätter am 10. Oktober d. Js.

Die erforderlichen Formulare werden jetzt zugestellt. Sie sind mit der Bescheinigung des Hauseigentümers spätestens am 12. d. Mts. im Gemeindevorstand vom Eigentümer vollständig ausgefüllt zurückzugeben. Eine Abholung der Listen findet nicht statt.

Für die Durchführung der Aufnahme kommen in Frage:

1. Eine von jedem Haushaltungsvorstand auszufüllende Hausliste.
2. Eine vom Hauseigentümer oder dessen Vertreter auszufüllende Hausliste, die sämtliche Haushaltungen und Betriebe enthält.
3. Ein vom Inhaber jeden Betriebes (Betriebsstätte, Lagerraum, Büro oder Behörde) auszufüllendes Betriebsblatt, das auch dann auszufüllen ist, wenn der Betriebsinhaber nicht auf dem gleichen Grundstück wohnt sollte. Das Betriebsblatt ist auch von den Angehörigen der freien Berufe auszufüllen.

Im übrigen befindet sich auf dem Titelblatt der einzelnen Formulare eine ausführliche Anleitung zur Ausfüllung derselben. Falls die zugestellten Formulare nicht ausreichen sollten, können solche im Gemeindevorstand nachbezogen werden.

Bergfelde, den 6. Oktober 1930.
Der k. Gemeindevorsteher. Czernowski.

Seine Rückkehr des griechischen Königs.

Der griechische Premierminister Venizelos nimmt in einem an „News Chronicle“ gerichteten Telegramm auf die in London verbreiteten Gerüchte, daß der griechische König nach Griechenland zurückkehren werde, Bezug und sagt, nichts rechtfertige die Meinung, daß der frühere König Georg von Griechenland früher oder später nach Griechenland zurückkehren werde.

„R. 101“ abgestürzt und explodiert

Von 58 Insassen 50 tot.

Paris, 5. Oktober.

Das Luftschiff „R. 101“, das zu einer Fahrt nach Indien in Cardington aufgestiegen war, ist in der Gegend von Beauvais, 150 Kilometer von Paris, nachts um 2 Uhr einer entsetzlichen Katastrophe zum Opfer gefallen. Das Schiff brannte in der Dunkelheit gegen einen Hügel und explodierte. Von 58 Personen, die sich an Bord des Luftschiffes befanden, kamen 50 in den Flammen um. Sechs Personen der Besatzung wurden schwer verletzt in das nächste Krankenhaus eingeliefert. Nur zwei Mechaniker blieben wie durch ein Wunder unverletzt. Unter den Toten befindet sich der englische Luftfahrtminister Lord Thomson, der Leiter des englischen Zivill- und Flugwesens Sifton-Brander und der Kommandant des Luftschiffes. Von den Passagieren des Luftschiffes wurde keiner gerettet.

Wie es kam

Das Luftschiff „R. 101“ passierte kurz vor 2 Uhr morgens Alonne, eine kleine Stadt, die etwa 1,2 Kilometer südlich von Beauvais liegt, als es plötzlich von einer Bode gegen den Erdboden gedrückt wurde. Der Petroleumtank explodierte und das Luftschiff ging in hellen Flammen auf. Schon vorher hatten die Einwohner von Beauvais gewisse Leuchtzeichen an Bord des Luftschiffes beobachtet, die sie für Signale hielten, daß das Luftschiff landen wollte. Der ersten Explosion folgte eine zweite. Das Unglück alarmierte die Einwohner von Alonne, die sofort in vielen Hunderten zur Unglücksstelle eilten und die Umgebung nach Anzeichen des Schiffes absuchten. Auch die französischen Behörden trafen sofort ein und veranfaßten alles, was zur Rettung etwaiger Überlebender hätte geltehen können.

Bisher wurden 47 Leichen geborgen, die sämtlich bis zur Unkenntlichkeit verbrannt oder verfaßmelt sind. Das zerstörte Luftschiff liegt mit dem Bug in den Büumen am Fuße des Hügels, gegen den das Luftschiff gerannt war und mit dem Achterschiff auf der Landstraße von Alonne. Das Achterschiff ist noch teilweise erhalten. Vom Heck statert noch die britische Flagge. Ein Überlebender sagt aus, daß das Luftschiff infolge des heftigen Sturmes und schweren Regens gezwungen war, sehr niedrig zu fliegen. Am Augenblick der Katastrophe sei der Befehl gegeben worden, die Motoren zu stoppen.

Der Eindruck in London

London, 6. Oktober.

Die Nachricht des „R. 101“ schlug in London wie eine Bombe ein. Der Eingang zum Luftfahrtministerium wurde von einer riesigen Menschenmenge belagert, die ängstlich auf Nachrichten warteten. Die Ursache der Explosion wird viel erörtert, doch sieht man zunächst vor einem Rätsel. Auf dem „R. 101“ befanden sich im Gegensatz zum „R. 100“ und den deutschen Luftschiffen Motoren, die mit Schwefel getrieben

wurden. Dieser Versuch war unternommen worden, um die Explosionsgefahren möglichst auszuschalten, da das Luftschiff für den Verkehr mit den Tropen bestimmt war. Nach den Versuchen, die angestellt worden waren, nahmen die Konstrukteure an, daß die Explosionsgefahr so gut wie ausgeschlossen wäre. Das Luftschiff „R. 101“ war befanntlich erst vor acht Tagen fertig geworden, nachdem es einen Umbau erfahren hatte. Man hatte, um die Tragfähigkeit des Luftschiffes zu erhöhen, eine neue Gaszelle eingebaut und die Motoren verbessert. Zwei Motore waren auf Rückwärts-gang eingerichtet, um dem Schiff eine bessere Manövrierfähigkeit zu geben.

Tragischer Bericht eines Augenzeugen

Der mit schweren Brandwunden getretete Ingenieur Leach berichtet, daß die Motoren bis zum Augenblick der Katastrophe ausgezeichnet arbeiteten. Das Luftschiff befand sich in einer heftigen Sturmboe und verfuhrte, der Befehl durch möglichst niedriges Fliegen auszuweichen. Während alle Passagiere schliefen und nur die Führer und die Wachmannschaften wach waren, wurde „R. 101“ plötzlich von einer heftigen Bode gefaßt und zu Boden gedrückt. Die Explosion des Luftschiffes erfolgte erst nach dem Aufschlagen auf die Erde. Ingenieur Leach konnte den Retreibern der französischen Luftbehörden ziemlich genau angeben, wo sich die einzelnen Fahrgäste während der Katastrophe befunden haben.

Die Rettungsarbeiten wurden durch das ungeheure Flammenmeer und weitere Oelkanalexplosionen unmöglich gemacht. Man hörte aus dem Innern des Luftschiffes das Stöhnen und Schreien der Verbrennten, konnte ihnen jedoch nicht zu Hilfe eilen. Durch die Flammen bahnten sich einige der Fahrgäste einen Weg und kürzten

als brennende Tadeln

wenige Meter vom Luftschiff entfernt nieder. Die Beoßterung erstickte die brennenden Kleider und sorgte für die Weiterbeförderung der Unglücklichen in ein Krankenhaus. Zwei Mann der Besatzung verbrannten ihr Leben dem Plagen des Wasserbehälters über ihrem Aufenthaltsraum.

Die Flammen haben das Borderteil des „R. 101“ vollkommen zerstört. Die Führer des Luftschiffes, Kommandant Scott und Terwin sind den Flammen zum Opfer gefallen.

Die Passagierliste

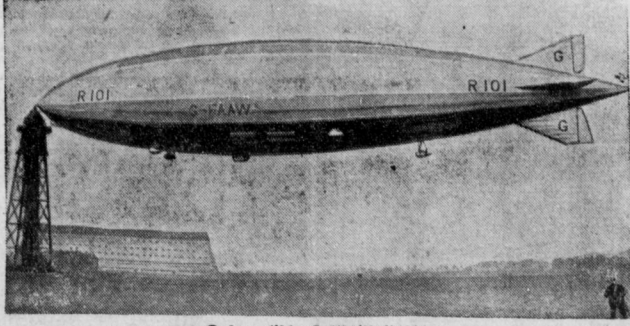
Die Liste der Passagiere weist u. a. folgende Namen auf: Lord Thomson, britischer Minister für Flugwesen; Sir Sifton Brander, Direktor der Zivilluftfahrt, Geschwaderchef Baltra von der australischen Militäraviation, Geschwaderführer O'Neill, Vertreter des Staatssekretärs für Indien; Kommandant Colmore, Direktor des Luftfahrtdienstes; Oberstleutnant Richmond und Major Scott, Direktionsabjunkt des gleichen Dienstes; Geschwaderführer Kope; der Ingenieur Leach; Inspektor Buxfield; Major Bishop, Chefinspektor der englischen Aviation; Capt. Attardé des Luftfahrtministeriums.

Zweifellos ist die Vernichtung des R. 101 die schwerste Luftschiffkatastrophe, die sich bisher ereignet hat, wobei man auch berücksichtigen muß, daß es sich um das erste schwere Unglück eines Passagierluftschiffes handelt. Der Konstrukteur des R. 101, Colonel Richmond, der ebenfalls zu den Verunglückten zählt, hat sich kürzlich lächelnd geäußert, daß man über die konstruktiven Grundzüge vielleicht geteilter Meinung sein könne, da das Traggerüst schwerer wurde, als das des „Graf Zeppelin“, daß aber das größte Sachverständnis und die Kenntnis aller Grundlagen des Luftschiffbaues verwendet wurden, um eine gewisse Sicherheit zu garantieren. Allerdings scheint es nicht ausgeschlossen, daß diese eigene Schwere des Schiffes, die durch die Regenmassen auf den ungeheueren Tragflächen noch vermehrt wurde, mit zu dem Verhängnis beigetragen hat. Auch Dr. Eckener äußerte sich einmal auf die Frage, was er von den englischen Schiffen halte, kürzlich einmal dahin, sie seien ausgezeichnet, aber zu schwer gebaut. In seiner Länge entsprach R. 101 etwa dem Graf Zeppelin, der 236 Meter lang ist; das englische Schiff war aber im Durchmesser härter und deshalb im Rauminhalt etwa anderthalbmal so groß wie „Graf Zeppelin“.

Das Beileid des Reichstanzlers

Berlin, 6. Oktober.

Reichstanzler Dr. Brüning hat anlässlich der furchtbaren Luftschiffkatastrophe an den englischen Ministerpräsidenten MacDonald ein in warmen Worten gehaltenes Beileidstelegramm gesandt.



Das englische Luftschiff R. 101, das über Frankreich auf der Fahrt nach Indien explodierte. Bei dem Absturz fanden 56 Insassen ihren Tod. Unter Bild zeigt R. 101 am Anferntmaß auf dem Flugplatz Cardington, wo es startete.

Die größte Auswahl in **Bettstellen und Matratzen** Patentböden, Ruhebetten, Watto- u. Daunenn-Steppdecken Hauptgeschäft Berlin C, Stadtbahnhof B 6 r s e Zweiggeschäft Wilmersdorfer Straße 83 **Schaefer**