

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Nachrichten für Stadt und Amt Elsfleth. 1871-1933 1929

87 (25.7.1929)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-884907](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-884907)

Nachrichten

für Stadt und Amt Elsfleth

Die Nachrichten erscheinen jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend. Im Falle von unerschuldeten Betriebsstörungen besteht kein Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises. Zeitung: 5. Sirt. Druck und Verlag von E. Sirt.



Anzeigenannahme bis spätestens Montag, Mittwoch, Freitag vormittags 9 Uhr. Größere Anzeigen tags vorher erbeten. Bei gerichtlicher Klage, Konkursverfahren usw. wird etwa bewilligter Rabatt hinfällig.

Der Bezugspreis beträgt mit der Beilage „Heimat und Welt“ für den Monat 1.10 RM ausschließlich Bestellgeld. Anzeigenpreise: Die einpaltige Kopfszelle oder deren Raum 15 J, auswärts 20 J, Reklameszelle 50 J. Für durch Fernsprecher aufgegebenen Anzeigen kein Einspruchsrecht.

Schlesisch 10.

Preis Nr. 90

Nr. 87.

Elsfleth, Donnerstag, den 25. Juli

1929.

Chronik des Sages.

- Der Zustand des Reichsanwalters Hermann Müller ist nach wie vor ernst.
- Aus Anlaß des Erfolges der „Bremen“-Fahrt fand Telegrammwechsel zwischen Hindenburg und dem Norddeutschen Lloyd statt.
- Rußland hat den amerikanischen Vermittlungsvorschlag abgelehnt.
- In Breslau fand die feierliche Einweihung des neuen Volkshofes, des ersten Hochhauses in Breslau, im Beisein der Spitzen der staatlichen und bürgerlichen Behörden statt.
- In einem amerikanischen Zuchthaus haben 1000 Gefangene revoltiert.
- Bei einer Schiffsausrüstung an der Küste von Schanghai sind 60 Personen ertrunken.
- Aus allen Teilen Sinds in Ostindien, abgesehen von Karachi, treffen Warnnachrichten über große Ueberschwemmungen, vollständige Vernichtung der Ernte, Verwüstung von Dörfern und schwere Verluste an Vieh ein.

Windhund des Ozeans.

Berlin, 24. Juli.

N. S. Nach den Berichten aus New York muß es ein denkwürdiger Augenblick gewesen sein, als der erste deutsche Dampfer „Bremen“ am Montag nachmittags 17 Uhr amerikanischer Zeit im New Yorker Hafen seine schweren Untertakten herablassen ließ. Tausende und aber Tausende standen am Ufer, die einen aller im Hafen befindlichen Dampfer heulten, die anderen jubelten und gaben ihrer Freude Ausdruck. Die Photographen kurbelten, und die Zahl der Schiffe, die der „Bremen“ das Ehrengeleit gaben, wuchs bis auf 40 an!

Seit Jahren hat keine Dampferfahrt über den Ozean eine solche Beachtung gefunden wie die erste Dampferfahrt der „Bremen“. Die amerikanischen Zeitungen sind des Lobes voll. Sie sprechen von einer neuen deutschen Königin der Meere und bezeichnen die „Bremen“ das „Prädikat, das vor Jahrhunderten die „City of Paris“ ferngeheimen sollte: „Windhund des Ozeans“.

Deutschland und seine Handelsflotte können mit dem Erfolg der „Bremen“ zufrieden sein. Zum ersten Male hat eine „Bremen“ die Augen der Welt auf Deutschland gerichtet, zum zweiten Male legte eine „Bremen“ Zeugnis ab von der Lebenskraft und dem Lebenswillen des deutschen Volkes.

Die erste „Bremen“ begann unter der Führung der modernen Piloten Köhler, Fitzmaurice und Hünnefeld erstmals das Ozeanluftmeer auf einem Ost-West-Flug, und die zweite „Bremen“ eroberte Deutschland nach einem Zwischenraum von 22 Jahren das Blaue Band des Ozeans zurück! Und das zehn Jahre nach dem Verfall, zehn Jahre nach der völligen Vernichtung der deutschen Handelsflotte! Damit ist der Segenmut der deutschen Hanseaten auf das glänzende Ziel hin gerichtet.

22 Jahre hindurch hielt der englische Dampfer „Mauretania“ mit 26,7 Seemeilen den Schnelligkeitsrekord in der Ueberquerung des Ozeans. Jetzt hat die deutsche „Bremen“ den englischen Rekord mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit bis zu 29,6 Seemeilen überboten, oder, auf die gesamte Rekordstrecke umgerechnet, den Rekord um 7 Stunden und 44 Minuten verbessert.

Die Ruhmestitelung der ersten „Bremen“ hat uns bisher trotz größter Anstrengungen keine Nation nachmachen vermocht. Der Erfolg der zweiten „Bremen“ wird die Konkurrenten um das Blaue Band des Ozeans auf den Plan rufen. Auch in England und Amerika barren neue Riesendampfer der Vollendung! Mag sein, daß uns ein neuer beschärfte Wettbewerber auf dem Ozean bevorsteht. Die „neue deutsche Königin der Meere“ kann diesem Kampf mit Ruhe entgegengehen. Sicher wird die „Bremen“ in den nächsten Monaten ihren letzten Rekord noch selbst überboten, selbst doch der letzte Erfolg keineswegs das Verdienst äußerster Anstrengungen dar. Es besteht viel mehr begründete Aussicht, daß die „Bremen“ wenn ihre Maschinen erst richtig eingelaufen sind, ihre Schnelligkeit noch etwas erhöhen wird.

Was das bedeuten will, wird ersichtlich, wenn man die Knoten- und Seemeilen-Berechnungen in die uns geläufigere Kilometerrechnung überführt. Denn dann ergibt sich, daß die „Bremen“ schon heute mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 55 Kilometern aufwärts kann. D. h. die vier mächtigen Schrauben der „Bremen“, die die Wellen des Ozeans aufzureißen und Schaum an den Schiffesleib werfen, jagen den Meereskoloss mit einer Geschwindigkeit durch das Wasser, die hinter der Durchschnittsgeschwindigkeit eines Rennwagens nicht zurückbleibt!

Natürlich darf das Bestreben das schnellste Schiff der Welt zu besitzen nicht das Verantwortungsgelühl für das Erfordernis höchster Sicherheit abschwächen.

Über das ist nicht zu befürchten. Es ist echter und bester Hanseatengeist, der die Nachkriegspolitik der deutschen Werften und Reedereien beherrscht. Und wenn wir heute anerkennen, daß die führenden Männer an der Wasserfront, in Hamburg nicht minder wie in Bremen, in wenigen Jahren den Verluft der deutschen Handelsflotte wieder weit gemacht haben, dann wollen wir dabei auch unterstreichen, daß die vier Millionen-Handelsschiffe, die Deutschland heute den fünf Millionen vor dem Kriege wieder entgegenstellen kann, nicht nur die 60 000 Tonnen des schnellsten Schiffes der Welt enthält, sondern auch Millionen von Tonnenn modernster und sicherster Ozeanfahrzeuge.

Darum: wie der Kampf um das Blaue Band des Ozeans auch ausgehen mag — und es wird ohne Zweifel auch erfolgreiche Konkurrenten geben — unsere heutige Freude vermag das nicht zu beeinträchtigen. Der Sieg der „Bremen“ ist uns ein neuer Markstein in dem durch den unglücklichen Kriegsausgang so erschwertem Kampf um Deutschlands Seeherrschaft in der Welt!

Illig weist die Anklage zurück.

Fälsche Beweismittel. — Widerspruch in der Anklageschrift. — Massenandrang der Zuhörer.

Kattowitz, 24. Juli.

Bei überaus großem Zuschauerandrang begann in dem bis auf den letzten Platz gefüllten kleinen Gerichtssaal vor der polnischen Staatsanwaltschaft in Kattowitz der Prozeß gegen den Geschäftsführer des Deutschen Volksbundes Otto Illig. Unter den Zuhörern bemerkte man zahlreiche hervorragende Führer des Deutschtums, ins besondere viele deutsche Abgeordnete, wie auch den Vorsitzenden des Verwaltungsrates des Deutschen Volksbundes Prinzgen Heinrich XVII. von Pleß. Besonders zahlreich ist die Presse vertreten, die in einer Gesamtstärke von etwa 40 Personen einen großen Teil des Verhandlungssaales einnimmt.

Mit der üblichen vierstündigen Verurteilung eröffnete um 9.15 Uhr der Vorsitzende, Vizpräsident Dr. Herlinger, den Prozeß mit dem Aufruf des Angeklagten, der sich von seiner schweren Blinddarmerkrankung verhältnismäßig gut erholt hat und der Prozeßabwicklung mit der ihm eigenen Ruhe und der geistigen Ueberlegenheit der geborenen Führernatur entgegensteht. Bei Aufruf der Zeugen und Sachverständigen melden sich von 27 geladenen Zeugen nur 14. Unter den anwesenden Zeugen bemerkte man den ehemaligen Sejmadvokat Wollny, und den Führer des Deutschen Klubs im ehemaligen schlesischen Sejm, Chefredakteur Dr. Pant.

Nach der Verlesung der Anklageschrift, die gekürzt auf ein gefälschtes Dokument, Illig vorwirft, dem polnischen Militärdenkpflichtigen Viktor Wielanica zur Flucht nach Deutschland verholfen zu haben, begann das Verhör des Angeklagten. Illig schloß seiner Aussage die mit Nachdruck vorgebrachte Erklärung voraus: „Ich bekreite die Anklage in vollem Umfange! Die Anklage enthält Fehler in den Beweismitteln, insbesondere in Bezug auf die photographischen Beweismittel.“

Der Hauptbelastungszeuge der Fälscher?

Im weiteren Verlaufe der Verhandlung schilderte Illig eingehend die inneren Widersprüche der Anklageschrift. Er verwies dabei auf die Unmöglichkeit, daß die von ihm angeblich am 15. Juni ausgestellte Bescheinigung bereits am 9. Juni in den Händen des Doppelner Regierungspräsidenten gewesen sein kann. Großen Eindruck machte es, als Illig den — übrigens wegen Urkundenfälschungen bereits verurteilten — Hauptbelastungszeugen Wielanica als den wahrscheinlichsten Lieferanten des gefälschten Dokuments bezeichnete!

In einem einstündigen Zwiegespräch mit dem Vorsitzenden äußerte sich Illig über seine Einstellung zum polnischen Staat und zu der Frage der Dition. Er erklärte, schon 1924 habe er allen Anhängern gegenüber betont, daß es Pflicht der Ditionärer sei, in Ditionärsstellen auszuweichen und daß niemand sich seinen Pflichten gegen den Staat und ebenso nicht der Militärdenkpflicht entziehen dürfe. Wie loyal seine Einstellung sei, gebe daraus hervor, daß er mit dem deutschen Klub geschlossen für die Einführung der Militärdenkpflicht in Ostoberschlesien gestimmt habe.

Zum Schluß machte Illig das Gericht darauf aufmerksam, daß die angeblich von ihm ausgestellte Bescheinigung in einem schänderhaften Deutsches abgefälscht und fälschlich mit dem Stempel des Chefs des Volksbundes mit einem — natürlich gefälschten — Stempel des Bezirksvereins Kattowitz versehen ist.

Die Zeugen der Staatsanwaltschaft.

Es verdient festgesetzt zu werden, daß die von der Anklagebehörde geladenen Zeugen sämtlich Verbindungsleute des polnischen Edelknechts sind, die

man schon aus den früheren Volksbundsprozessen zur Genuge kennt. Interessant ist ferner, daß eine frühere Angestellte des Deutschen Volksbundes, die gleichzeitig Edelknecht für die polnische Militärpolizei verrichtete, dieser Tage wegen Schmuggels strafverfolgt werden sollte. Das Strafverfahren wurde jedoch auf „höheren Befehl“ niedergeschlagen!

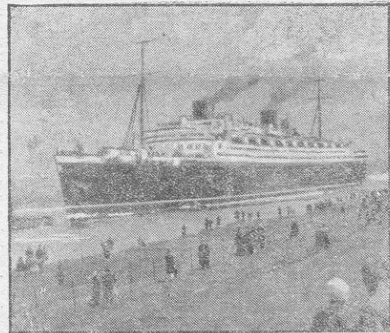
Der Erfolg der „Bremen“-Fahrt.

Telegrammwechsel Hindenburgs mit dem Norddeutschen Lloyd. — Begeisterung in New York.

Der Norddeutsche Lloyd sandte folgendes Telegramm an den Reichspräsidenten von Hindenburg:

„Eu. Excellenz habe ich die Ehre, zu melden, daß nach hier vorliegenden Kabelnachrichten Eu. Excellenz Patenhschiff, Lloydhohndampfer „Bremen“, auf der ersten Reise die Strecke Cherbourg—Ambrose—New York in vier Tagen 18 Stunden zurückgelegt und sich auch somit in jeder Beziehung bewährt hat. gez. Stimmung.“

Reichspräsident von Hindenburg erwiderte: „Dem Norddeutschen Lloyd spreche ich zu dem schönen Erfolg, den sein neuer Schnelldampfer „Bremen“ erzielt hat, meine herzlichsten Glückwünsche aus. In unserem schweren Kampfe um die Wiederherstellung der Gleichberechtigung in Weltwirtschaft und Seeverkehr ist die Leistung, die Sie durch die Schaffung dieses Schiffes erzielt haben, ein besonderer Schritt nach vorwärts. gez. v. Hindenburg, Reichspräsident.“



Wie aus New York gemeldet wird, widmen die amerikanischen Zeitungen der „Bremen“ viele Spalten. Die gesamte amerikanische Presse unterstreicht, daß nicht nur ein Ozeanflug, sondern ein derartiger Empfang zuteil geworden ist. Der „New York Herald“, der noch am Montag den Versuch unternahm, das Lob ein wenig einzuschränken, behauptet heute, Deutschland habe jetzt einen wesentlichen Fortschritt vor dem nächsten Ziel. Die „New York Times“ schreiben, man habe heute in Tagen, in denen Deutschland sich fast täglich in den Vereinigten Staaten bemerkbar mache. Der Triumph der „Bremen“ ist ohne seinesgleichen. Der Erfolg des deutschen Ozeanriesen sei doppelt zu begrüßen, da das Schiff von einem Volk gebaut sei, das erst vor elf Jahren in dem größten Krieg aller Zeiten einer Welt von Feinden unterlegen sei. Sämtliche Zeitungen heben insbesondere die Unfindigkeiten des Kapitans Ziegenbein hervor, wonach das Schiff noch mehr zu leisten imstande ist. Von überall laufen Glückwunschtelegramme an Bord der „Bremen“ ein.

Die „Mauretania“ gratuliert der „Bremen“.

— New York, 23. Juli. Der Kapitän der „Bremen“, Ziegenbein, erhielt zahlreiche Glückwünsche zu der erfolgreichen Ozeanfahrt. Unter den ersten Gratulanten befinden sich der Kapitän und eine Abordnung der gegenwärtig im New Yorker Hafen liegenden „Mauretania“. Der bisherige Inhaber des Blaue Bandes des Ozeans telegraphierte: „Kapitän Wenell und die Offiziere und Besatzung des Dampfers „Mauretania“ gratulieren Ihnen herzlich zur Rekordreise und wünschen Ihnen weiter allen Erfolg.“

Die Indienststellung der „Köln“.

Die Indienststellung des neuen Kreuzers „Köln“, des im vorigen Jahr in Wilhelmshaven vom Stapel gelaufenen vierten Kreuzerneubaus der Reichsmarine wird wahrscheinlich am 18. November stattfinden. Der Kreuzer „Amazonen“ wird dann außer Dienst gestellt. Der Kreuzer „Arcona“, etwa 30 Jahre alt und seit vielen Jahren nicht mehr im Dienst, ist vom „Schiffriedhof“ geholt worden, um auf der Marineverwerft zu einem Wohnschiff für Kiel hergerichtet zu werden.

