



8. Jahrgang

Mechernicher Anzeiger

Lokal-Anzeiger für Mechernich und die Gifel

Beilagen: Der Sonntag, Der Sport, Die stille Stunde, Die Frau in Familie und Volksgemeinschaft, Für unsere Kinder, Rundfunk-Nachrichten, Reise und Wochenend, Musik, Gartenbau und Landwirtschaft, Heimat und Welt, illustrierte Beilage zur Ausgabe B.

Erscheint werktäglich morgens. Bezugspreis monatlich: Ausgabe A 1.80 Mk., Ausgabe B mit „Heimat und Welt“ 2.— Mk. einschließlich Botenlohn. Bei Störungen infolge höherer Gewalt keine Erlangsprüfung. Bestellungen jederzeit durch Post oder Boten, Verlag und Druck: Joh. Eschen in Mechernich und Kölner Strassenhaus in Köln, Geschäftsstelle und Schriftleitung: Mechernich, Bahnhofstr. 46b, Fernsprechnummer Mechernich 63. Bankverbindung Kreispartkasse Mechernich. Verantwortlich für die Schriftleitung: Johann Ignaz Schmitz, Mechernich.

Anzeigenpreis: 10 Pfg. einsp. Millimeterzeile. Reklamen 20 Pfg. Etwaiger Rabatt gilt als Kalenderabatt. Bei gerichtlicher Einreibung Berechnung des Bruttobetragtes. In dieser Zeitung erscheinen ohne Mehrberechnung auch Anzeigen aus dem Kölner Lokal-Anzeiger.

Nr. 220

Mechernich, Montag, den 6. Oktober 1930

Einzelpreis 10 Pfg.

Urteil im Hochverratsprozeß

Je ein Jahr sechs Monate Festungshaft — Vor dem Gerichtsgebäude gab es Tumult

MEISS Leipzig, 4. Okt. Im Hochverratsprozeß gegen die Ulmer Reichswirtschaftler verurteilte der Vorsitzende, Reichsgerichtsrat Dr. Baumgarten, folgendes Urteil:

Die Angeklagten werden wegen gemeinschaftlicher Vorbereitung eines hochverräterischen Unternehmens nach § 86 StGB, je zu einer Festungshaft von einem Jahre und sechs Monaten kostenpflichtig verurteilt. Auf die erkannte Strafe werden je sechs Monate drei Wochen der Untersuchungshaft angerechnet.

Scheringer wird von der in der Hauptverhandlung erhobenen Anklage, durch Veröffentlichung eines Zeitungsartikels, ein Vergehen gegen § 92 des Militärstrafgesetzbuches begangen zu haben, freigesprochen.

Gegen Scheringer und Lubin wird auf Dienstentlassung erkannt.

Die Begründung

MEISS Leipzig, 4. Okt. Der Senat hat folgenden Sachverhalt für erwiesen erkannt:

Die Angeklagten Scheringer und Lubin waren unzufrieden mit gewissen Verhältnissen in der Reichswehr. Ansohnendere meinten sie, daß die Entwicklung im Heere wie im Volk zu sehr nach rechts gehe, daß das Heer zu weit von oben geleitet werde. Anstatt nun den vorgezeichneten Dienstweg zu beschreiten, führten die beiden Angeklagten nach München, traten mit drei Herren der Zentralkommission der nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei in Verbindung und trugen ihre Schwärmer vor. Diese Reize nach München war einmal eine Informationsreise für sie selbst über die Aoyde und Ziele der NSDAP; zweitens eine sie aber auch dahin, die Münchener Herren über die Zustimmung der Angeklagten und gleich-

geinnter Kameraden zu unterrichten. Nach Scheringers Angaben wurde in München u. a. darüber gesprochen, daß bei inneren Unruhen von kommunistischer Seite eine Zusammenarbeit mit der Reichswehr und den nationalen Verbänden unbedingt erforderlich sei.

Er fragte wie die Partei zur Verwirklichung siehe, und erhielt die Antwort: Sie siehe auf dem Boden der Verfassung. Politische Kämpfe würden auf legalem Wege geführt. Nach Lubins Angaben erklärten sich die beiden Angeklagten bereit, eine Verbindung zwischen Reichswehr und jener Partei herbeizuführen und zu versuchen, was in diesem Sinne auszurichten sei.

Obgleich beiden Angeklagten in München gelangt worden war, daß sie mit keinem gewalttätigen Vorgehen der Partei rechnen könnten, und obgleich sie keine Aufgabe erhielten, erklärten sie sich doch bereit, zu leben, was sie im Heere im nationalen Sinne anstrifften könnten, und später mitzuteilen, was sie ausgerichtet hätten.

Darüber wurden in München zwar keine Verhandlungen erzielt, es wurde aber auch nicht ausdrücklich abgelehnt.

Nach ihrer Rückkehr nach Ulm teilten die Angeklagten ihre Münchener Erlebnisse dem Angeklagten Wendt mit, der sich zumittend äußerte. Er sah den Ernstfall, mit anderen Kameraden die Verbindung aufzunehmen, von denen sie glaubten, daß sie für ihre Pläne zu gewinnen seien.

Lubin hat in der Hauptverhandlung gesagt: Wir hatten uns das Ziel gesetzt, zunächst in mehreren zentralsitzgelegenen Orten Deutschlands Offiziere zu gewinnen, die sich bereit erklärten, die Verbindung mit gleichgesinnten Kameraden aufzunehmen. Gleichzeitig wollten wir die Herren bitten, die Stimmung in den Kameradentreifen und bei den Vorgesetzten zu erkunden. Diese Gespräche können nach Überzeugung des Gerichtshofes nicht harmloser Na-

tur gewesen sein. Das geht einmal aus den Befundungen des Oberleutnants Geiß hervor, lobann und namentlich aber aus der Zusammenkunft, die Lubin mit seinem ehemaligen Lehrer, dem Hauptmann Gilbert, hatte. In dieser Zusammenkunft wurde die Frage erörtert, was zu tun sei, falls die Reichswehr mit der Waffe gegen rechts eingestellt werden sollte. Hauptmann Gilbert antwortete ihm, wenn es befohlen wird, muß ich schießen. Hauptmann Gilbert hat dann Lubin noch einen warnenden Brief geschrieben. Lubin hat dann endlich im Juni 1929 seinem Obersten Beck seine Sorgen mitgeteilt. Dieser hat ihn ebenfalls gewarnt.

Tumultszenen

MEISS Leipzig, 4. Okt. Bei der Verkündung des Urteils im Hochverratsprozeß gegen die Ulmer Reichswirtschaftler kam es zu stürmischen Szenen. Im Gerichtssaal selbst brach eine im Zuschauerraum anwesende Dame in Protestrufe aus, die in eine Art hysterischen Schreikampf übergingen. Sie wurde, immer noch laut schreien, aus dem Saal geführt.

Vor dem Gebäude hatten sich große Massen Hitleranhänger eingefunden, deren in Art eines Sprechchors fatimähig ausgestoßene Protestrufe aus dem Saal stark vernehmbar waren, so daß die Verlesung der Urteilsbegründung dadurch erheblich gestört wurde.

Schließlich nahmen die Kundgebungen vor dem Gebäude einen solchen Umfang an, daß berittene Polizei eingreifen und die Menge in die Seitenstraßen abdrängen mußte.

den und haben es nach Anlegung von Rotverbänden wieder verlassen können.

MEISS Paris, 4. Okt. Kurz nach Mitternacht waren die Aufräumungsarbeiten an der Unglücksstätte so gut wie beendet. Hierbei sind keine weiteren Opfer gefunden worden. Doch ist einer der Verletzten gestorben, wodurch sich die Zahl der Todesopfer auf fünf erhöht.

Der Flug in die Stratosphäre

MEISS Augsburg, 3. Okt. Wie wir erfahren, wird Professor Piccard am Samstag Nacht zu seinem Höhenflug aufsteigen. Der genaue Termin der Fahrt liegt noch nicht fest.

Auto-Omnibus stürzt um

Schwerverletzte — Die gefährliche Kurve

MEISS Kassel, 4. Okt. Der mit etwa 70 bis 80 Personen besetzte Arbeiteromnibus der Strecke Weisse-Kassel ist heute vormittag 6.15 Uhr in der Nähe des Ortes Niederwehren umgefallen. Die Ursache des Unfalles ist bis zur Stunde noch nicht geklärt.

Der Unfallwagen lag vollständig auf einer Seite. Acht bis zehn Schwerverletzte und eine Reihe leichtverletzter Personen sind zu beklagen.

Der Wagen wurde vollständig zertrümmert, und auch die Opfer, Gemüße- und Eierkörbe der zahlreichen zum Markt fahrenden Bauernfrauen sind vernichtet.

Ob ein Verschulden des Fahrers vorliegt, muß die eingeleitete Untersuchung ergeben.

Wie man von anderer Seite zu dem Unglück erfährt, wollte der verunglückte Omnibus an der gefährlichen Kurve an der Süd- und Frankfurter Straße am Ausgang des Ortes Niederwehren einem anderen Fahrzeug ausweichen, geriet dabei auf die Böschung und stürzte um.

Wo kam die Bombe her?

Wo sollte sie platzen? — Im Postwagen? MEISS London, 4. Okt. Das Reutersche Büro meldet:

Als gestern im Londoner Hauptpostamt, in dem das Sortieren der Postfächer vorgenommen wird, aus Irland kommende Briefsäcke und Pakete aus einem Postwagen abgeladen wurden, erfolgte plötzlich eine Explosion, durch die der Wagen zerstört wurde. Drei Postbeamte wurden verletzt. Die Ursache der Explosion ist noch in vollem Dunkel geblieben. Daily Telegraph berichtet, daß dem Postamt, Beamte der Londoner Geheimpolizei seien der Ansicht, daß die Explosion in dem Postamt durch eine mit Pulver gefüllte eiserne Bombe herbeigeführt worden sei. Die Sendung stammte aus Belfast in Irland. Der Zerstörer, für den das Paket bestimmt war, ist sehr groß und umschließt das Regierungsviertel und auch den Buckinghampalast.

MEISS London, 4. Okt. Einer vom Postamt veröffentlichten amtlichen Mitteilung zufolge ist es nicht fest, daß die gestern erprobte Sendung aus Irland kam, wie behauptet worden ist. Soweit bekannt geworden ist, sind keine Stahlstücke gefunden worden.

Die Drager Demonstrationen

MEISS Prag, 3. Okt. Seit vier Tagen finden vor dem Prager Strafgericht die Verhandlungen gegen die wegen der Demonstrationen in der vorigen Woche Verhafteten statt. Es handelt sich zumeist um Anklagen wegen Zusammenrottung, Widerstand gegen die Polizei, öffentliche Gewalttätigkeit und Beschädigung fremden Eigentums. Auch heute wurden vier solcher Fälle verhandelt. Die Strafen lauteten auf drei bis fünf Monate schweren Kerkers.

Fürtmängler dirigiert nicht in Prag

MEISS Berlin, 3. Okt. Wilhelm Fürtmängler hat auf Grund der bekannten Zwischenfälle und Kundgebungen gegen deutsche Kultur in letzter Zeit seine Zusage zum Konzert mit dem Berliner Philharmonischen Orchester, das am 9. Oktober in Prag stattfinden sollte, zurückgezogen.

Briand an Frau Stresemann

MEISS Paris, 3. Okt. Der französische Außenminister Briand hat an Frau Stresemann das folgende Telegramm gerichtet:

In ehrfurchtsvoller Hochachtung überbringe ich Ihnen den Ausdruck meiner bewegten Teilnahme zum schmerzvollen Jahrestage, den heute die Freunde Gustav Stresemanns begehen, und bitte, mich dem Gedenken aller dieser anzuhiengen, die in tiefer Trauer den unüberbrücklichen Verlust ermaßen, den Europa in dem Manne erlitten hat, den Sie beweinen. Aristide Briand.

Regierung und Antisemitismus

Ein Interview Dr. Wirths

MEISS Berlin, 4. Okt. Das Berliner Tageblatt gibt ein Interview wieder, das Reichsminister Dr. Wirth dem Chefredakteur der Jewish Telegraphic Agency in New York, Jakob Landau, auf dessen Bitte gewährt hat.

Zu Eingang der Unterredung führte der Reichsminister aus, daß das Resultat der Wahlen zum Deutschen Reichstag die ganze jüdische Welt in Unruhe versetzt habe. Man befürchte, daß infolge des überraschenden Anwachsens der nationalsozialistischen Stimmen eine antisemitische Welle Deutschland überfluten könne.

Reichsminister Wirth erwiderte, daß ein Grund zur Besorgnis nicht vorhanden wäre, da die Reichsregierung von ihrer bisherigen Haltung nicht abweichen und sich in keinem Falle in ein antisemitisches Fahrwasser treiben lassen werde.

Auf die Frage, wie ein so erstaunlicher Stimmungsumschwung zu erklären sei, wies der Reichsminister auf die große wirtschaftliche Not hin. Der Zuwachs der nationalsozialistischen Stimmen bedeute einen gewaltigen Protest gegen diese Not. Er glaube durchaus nicht, daß alle diejenigen, die ihre Stimme für die Nationalsozialisten abgegeben haben, damit sich als entragte Judenfeinde haben dokumentieren wollen. Eine allgemeine antisemitische Stimmung, die etwa zu Ungerechtigkeiten oder gar Gewalttätigkeiten führen könnte, sei nicht vorhanden. Die Regierung könne für die Ruhe im Lande bürgen. Es war stets ihr entschlossenes Bestreben, den deutschen Staatsbürger ohne Rücksicht auf sein Glaubensbekenntnis zu schützen. Darin liegt die deutsche Republik ihre Ehre engagiert. Zu diesem Schutz aller Staatsbürger sind wir nicht nur willens, sondern auch fähig.

Zwei Züge stoßen zusammen

Ursprünglich nur wenig Verletzte — Danit der Reisenden brachte neue Gefahr und kostete Opfer

MEISS Paris, 3. Okt. Heute abend stießen beim Bahnhof St. Lazare zwei Personenzüge zusammen. Bisher werden vier Tote und 30 Verletzte gemeldet.

Zu dem Zusammenstoß wird weiter berichtet: Der nach Nantes ausfahrende vollbesetzte Personenzug fuhr kurz hinter dem Bahnhof auf einen aus noch nicht geklärter Ursache auf demselben Gleis haltenden Zug auf. Die Maschine und die beiden ersten Wagen des zusammenstoßenden Zuges wurden stark beschädigt und beim Zusammenprall wurden zwei bis drei Personen verletzt. Die Reisenden hürten sich in ihrer Erregung, teils um sich über die Ursache des

Zusammenstoßes zu unterrichten, teils um sich in Sicherheit zu bringen, trotz der Warnrufe des Zugführers auf das Gleis. In diesem Augenblick fuhr ein elektrischer Zug, der auf dem Bahnhof St. Lazare laden wollte, ein. Die auf dem Gleis verammelten Reisenden wurden von ihm erfasst.

Nach einem von der staatlichen Eisenbahnverwaltung ausgegebenen amtlichen Bericht sind vier Reisende ums Leben gekommen. Die Mitteilung als schwer verletztes bezeichnet. Der Zugführer des Personenzuges Paris-Nantes ist auch schwer verletzt worden. Die meisten übrigen Reisenden, die Verletzungen erlitten hatten, sind in ein Krankenhaus gebracht wor-

Vor dem Start des R 101

MEISS London, 4. Okt. Dem für heute abend angelegten Start des Luftschiffes R 101, „des größten Luftschiffes der Welt“, vom Luftschiffhafen Cardington nach Indien gehen die Pläne mit großer Spannung entgegen. Die erste Zwischenlandung wird voraussichtlich in Somalia in Westafrika erfolgen. Die Besatzung des Luftschiffes besteht aus fünf Schiffszugführern und 33 Mann. Außerdem werden neun Fahrzeuge mit Lord Thomson und Luftschiffkommandant Branden an der Fahrt teilnehmen.

Das englische Luftschiff R 101 vernichtet

50 Tote, darunter der englische Luftschiffahrtsminister

Eine „Titanic-Katastrophe der Luft“

Paris, 5. Okt. Das englische Luftschiff „R 101“, das gestern abend um 7.30 Uhr in Cardington zur Indiensfahrt startete, ist heute früh gegen 2.30 Uhr bei Beauvais, etwa 60 Kilometer nordwestlich von Paris, explodiert. Von den 58 Teilnehmern der Fahrt sind 50 verbrannt, darunter der englische Luftschiffahrtsminister Lord Thomson. Die 8 Überlebenden wurden mit schweren Brandwunden nach Beauvais ins Krankenhaus gebracht.

Im Augenblick der Katastrophe flog „R 101“ nur 100 Meter über der Erde wegen einer schweren Regenbö. Von dieser wurde das Luftschiff gegen den Erdboden geschleudert und explodierte.

Das Luftschiff stand unter dem Kommando von Leutnant Irwin und hatte 38 Mann sowie 5 Offiziere Besatzung an Bord. An Bord befanden sich außerdem 12 Passagiere, darunter der Luftschiffahrtsminister Lord Thomson und der Direktor der zivilen Luftfahrt, Brander.

Vor dem Start des Luftschiffes „R 101“ erklärte Lord Thomson, man hoffe, Karatschi bis fünf Tagen zu erreichen und von da aus in einem Tage Simla zu erreichen. Er hoffe, am 20. Oktober wieder in London zu sein.

Wie sich das Unglück ereignete

Paris, 5. Okt. Ueber die furchtbare Luftschiffkatastrophe bei Beauvais werden hier folgende Einzelheiten bekannt:

Gegen 2 Uhr morgens wurden die Bewohner von Beauvais durch den Lärm mehrerer Motoren aus dem Schlafe gewedt. Als die Leute die Fenster öffneten, bemerkten sie das große englische Luftschiff „R 101“, das sehr niedrig flog und von Nordwesten her aus der Richtung Abbeville kam.

Trotz des Regens und dichten Nebels hob sich das Luftschiff mit seinen roten und grünen Signallichtern deutlich vom Nachthimmel ab. Es schien schwer gegen die Regenböden anzukämpfen.

Plötzlich ertönte eine furchtbare Explosion.

Man sah riesige Flammen emporsteigen, und das Luftschiff stürzte ab.

Die Bewohner von Beauvais und die Bevölkerung von Alonne, das etwa 4 Kilometer südlich von Beauvais liegt, liefen querfeldein der Unglücksstelle zu, konnten sich aber wegen der ungeheuren Hitze, die der Brand entwidelte,

dem Luftschiff nicht nähern. Man sah nur einige gespensterhafte Schatten hin- und herlaufen, es waren ein paar Leute der Besatzung des Luftschiffes, die ihr Leben retten konnten.

Alle Behörden des Departements fanden sich am Platze der Katastrophe ein. Die Offiziere des 51. Infanterie-Regiments und die Gendarmerie organisierten den Ordnung- und Hilfsdienst. Der französische Luftschiffahrtsminister Laurent-Eynac reiste sofort nach der Unglücksstelle.

Der Bericht des Bordingenieurs

Paris, 5. Okt. Von der Katastrophe des englischen Luftschiffes „R 101“ gibt der Bordingenieur Leach folgende Schilderung:

Im Augenblick der Katastrophe (siehe), abgesehen von den Wachen und den Piloten, alles an Bord. Die Motoren arbeiteten glänzend, und die Annahme von Besatzern der Verschieber um Beauvais, wonach die Motoren schlecht funktionierten, stimmt nicht. Das Luftschiff war mitten in einem Regenschirm geraten. Dreimal neigte es sich dem Erdboden zu, bis eine äußerst harte Regenbö es zu Boden drückte. In diesem Augenblick ereignete sich die Explosion.

„R 101“ bildet nur noch eine unständige Wölke, aus der an einer Stelle noch immer Flammen auflodern. Die Motoren, die zur Hälfte in die Erde gerammt sind, regen stumm aus dem Gewirr hervor.

Paris, 5. Okt. Nach den Schilderungen des Bordingenieurs Leach ist das Heck des „R 101“, als das Unglück eintrat, gebrochen, worauf das Luftschiff abstürzte. Der Führer verlor die Besinnung, als das Luftschiff sich neigte, es mit aller Gewalt wieder hoch zu bekommen, doch das Schicksal verweigerte.

Die acht Überlebenden, die sich in Beauvais befinden, sind außer Gefahr. Drei konnten das Krankenhaus nach Anlegung von Verbänden wieder verlassen.

Der getötete Lord Thomson war 51 Jahre alt und Junggelle. Unter den Toten befindet sich Major Scott, der das Luftschiff „R 101“ bei seinem kürzlich nach Kanada unternommenen Flug führte, und der auch das Luftschiff „R 37“ bei seinem ersten Flug über den Atlantischen Ozean befehligte.

Das schwierige Rettungswerk nahm seinen Anfang, als der Tag anbrach. Zahlreiche Feuerwehrleute und Gendarmen drangen in die Trümmerruinen ein und fanden zunächst vier nackte und verbrannte Körper, die bis zur Unkenntlichkeit verkrüppelt waren. Die Toten wurden auf Bahnen gelegt und an

einer Hecke in eine Reihe gestellt. Die Reihe wurde schnell größer, da bei dem weiteren Rettungswerk immer mehr Leichen gefunden wurden.

Es wurden Bretterlärge herbeigebracht und die Leichen zum Rathaus von Alonne gebracht.

Dreimal auf die Erde aufgeschlagen!

Der gerettete Bordingenieur erklärte, einem Zeitungsreporter, daß er der Ansicht sei, daß die Motoren ohne Fehler gearbeitet hätten, und daß das Unglück nur auf den Regen Sturm zurückzuführen sei, in den das Luftschiff geriet. Dreimal sei das Luftschiff durch den Sturm mit seinem Vordersteil auf die Erde aufgeschlagen, und bei dem dritten Aufschlagen habe sich die Explosion ereignet, die so furchtbar gewesen sei, daß die Rettung einer größeren Anzahl von Passagieren nicht mehr möglich gewesen sei.

Einzelheiten

Paris, 5. Okt. Als sich die Katastrophe ereignete, verließen zwölf Mann den Dienst im Luftschiff, während alle anderen schliefen. Im Innern der Führergondel wurde die verrostete Leiche eines Mechanikers gefunden, der noch einen Schraubenschlüssel in der Hand hielt.

Die geretteten Passagiere befanden sich in der mittleren Kabine, während die übrigen in den Seitenkabinen untergebracht waren. Zwei der Geretteten erklärten, daß sie während des Absturzes ein über ihnen befindliches Wasserbehälter öffnete, und daß sie dadurch vor dem Flammeneinbruch bewahrt wurden.

Der Bordsteil des Luftschiffes ist völlig zusammengedrückt, während der hintere Teil noch teilweise erhalten ist. Bewohner der Umgegend berichten, daß sie in einem Umkreis von mehr als zwei Kilometer Aluminiumtrümmer gefunden hätten. Die Anflugschritte ist von einer riesigen Menschenmenge dicht umlagert, trotzdem es im Strömung regnet.

Paris, 5. Okt. Es war in der Nacht von Samstag auf Sonntag um 2 Uhr 8, als die Bewohner von Alonne, der kleinen Ortschaft, die in der Entfernung von etwa 5 Kilometer sich von der Stadt Beauvais befindet, einen furchtbaren donnerähnlichen Schlag hörten. Sie stürzten aus ihren Häusern und sahen einen gigantischen Feuerball auf den benachbarten Höhen von Coutmes.

Es war „R 101“, der eben auf Grund einer Explosion in Flammen aufgegangen war.

Als ertümelich stellt sich aber die Aussage einiger Zeugen dar, die von einer Explosion in der Luft berichten und angeben, das Luftschiff sei in Flammen aufgeblitzt.

Nach den Aussagen von Ingenieur Leach ist das Luftschiff, bedauert durch den ständigen Regen, der seit der Abfahrt von London niederdregte, im wahren Sinne des Wortes auf einen Abhang niedergedrückt worden. Jetzt verlor die Pilot den Aufprall zu verhindern, aber der Schwanzteil des Luftschiffes stieß gegen die Böschung und dieses rief den Aufprall hervor, der die Explosion zur Folge hatte.

Die letzte Nachricht

von „R 101“, die man um 1.50 Uhr erhielt und die im Hinblick auf das bald darauf erfolgte Unglück von erschütternder Tragik ist, lautet:

„Zurzeit befinden sich die Passagiere nach einem ausgezeichneten Mahl, und nachdem sie ihre Zigarre geraucht haben, im Begriff schlafen zu gehen.“

Die Löscharbeiten beendet

Paris, 5. Okt. Die Löscharbeiten, die in Beauvais bei dem verunglückten englischen Luftschiff „R 101“ sofort nach der Katastrophe aufgenommen wurden, sind beendet. In Alonne werden im Laufe des Abends Vertreter der englischen Behörden erwartet, die in der Lage

sind, die einzelnen Leichen zu identifizieren. Außerdem sollen in der nächsten Zeit die Leichen entnommen, die den Verbleib machen wollen, aus den Trümmern des Luftschiffes festzustellen, welches die Ursache der Explosion gewesen ist.

Ueberhörte Warnungen?

Diese Katastrophe, welche den Tod so vieler Menschen herbeigebracht hat, darunter einige der herausragendsten Persönlichkeiten im zivilen und militärischen Luftschiffwesen, hat die Debatte wieder in Erinnerung gerufen, die vor einigen Monaten von englischen Sachverständigen angeregt wurde. Sie erklärten selbst in der englischen Presse ganz kategorisch, daß die letzten englischen Luftschiffe „R 100“ und „R 101“ nicht mit allen Sicherheitsgarantien gebaut wären und daß, wenn nicht wichtige Veränderungen vorgenommen würden, Unfälle zu gemähtigen seien.

Bis jetzt haben die Londoner Stellen noch keinerlei Kommentar über die Katastrophe herausgegeben, die bis jetzt nur in den Berichten der Journalisten und der offiziellen französischen Mitteilungen bekannt geworden ist.

Gegenteilige Meinung

Berlin, 5. Okt. Ueber das Luftschiff „R 101“ und die technische Konstruktion werden von einem Deutschen an der Technischen Hochschule in Berlin, Dr.-Ing. Thalau, der das Schiff noch kürzlich in Cardington besichtigt hat, folgende Angaben gemacht:

Das verunglückte Schiff ist nicht das selbst, das bereits die Ozeanfahrt nach Amerika zurückgelegt hat. Es befand sich erst auf seiner ersten großen Fernfahrt, die über Kanton nach Indien führen sollte, die über Kanton nach es als unbedenklich und Geschwindigkeit und Ausdauer befunden worden. Deshalb wurde es gebaut, und zwar schnitt man es auseinander und fügte eine weitere Zelle ein, um die Tragfähigkeit zu vermindern. Außerdem wurde in der Motoranlage eine Veränderung vorgenommen. Das Luftschiff machte bei der Verflüchtigung einen ausgeprägten Eindruck. Es ist eine Stahlrohrkonstruktion, vom englischen Luftschiffahrtsministerium selbst gebaut, von dem es dann auch in Dienst genommen wurde.

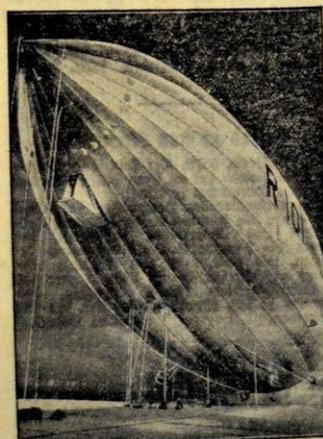
Bei Bau und Umbau wurde das Problem der Sicherheit immer wieder, in den Vordergrund gestellt. So wurden beispielsweise a) innerhalb Jahre lang aerodynamische Versuche zur Feststellung der besten Schiffsform und zur Erzielung des zulässigen Höchstfluges durchgeführt. Die wichtigsten Belastungsfälle wurden durch Messungen am fliegenden Schiff und in Windkanälen durchprobiert. Für die Festigungsrechnung wurden allein etwa 300 verschiedene Fälle durchgerechnet.

Alle Sicherheitsmaßnahme sind bei der Konstruktion konsequent durchgeführt worden, so beispielsweise in der Vermeidung jeglicher geradliniger Anschläge einzelner Teile des Gerüsts zur Vermeidung unkontrollierbarer Kräftepunkte, ferner schwerer oder gar nicht zu beachtender Konstruktionen.

Die Engländer sind so weit gegangen, Belastungsversuche im Maßstab von 1 zu 1 an einer ganzen Zelle bis zum Bruch durchzuführen.

So haben die Engländer eine Ummenge Mühe und Geld in ihren Luftschiffbau hineingesteckt. Ihre Sorgfalt geht wohl nicht zuletzt auf die Katastrophe des Luftschiffes „R 37“ zurück, bei der vor etlichen Jahren etwa 20 Menschen den Tod fanden.

Zweifellos ist die Vermeidung 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.



1918 — 1930

Was war inzwischens?

Die Antwort gibt Ihnen das in unserem Verlag erschienene Buch

„Deutschland nach dem Weltkrieg“

Es kostet nur **1 Mk.** und ist erhältlich bei allen Buchhandlungen.

von Stadtschulrat Dr. Hawel, Köln

Ein Rückblick, ein Ausblick, ein Lichtblick ist das Buch. Eine Chronik deutscher Not, Arbeit u. Größe

GILDE-VERLAG G. M. B. H., KÖLN

Die stille Stunde

Brillanten

Von Joseph Friedrich Berkong

Im Anfang kam der Achat an den Daxer Schleifstein; dann knirschten nacheinander die edlen Steine am rotenden Rad; die Bernhardtachse der Topase, Amethyste, Smaragde und noch andere ganze und halbe Herrschaften erhielten hier das Kleid für die große Welt. Endlich waren die Hände der Schleifer fein und empfindlich genug auch für den Diamanten.

Alles rund um den Schliß herum ist zu erkennen, wie eben die Griffe jedes Handwerks, der eine wird früher ein Meister, der andere später, manche sind geräucher, manche nur alltäglich, aber die Gnade muß den Händen von Anbeginn verliehen sein, diesen eigentlichen Instrumenten des Steinsehlers, mit denen er den Launen des Stüdes begegnet, die alle Tiden der Scheibe schon voraus fühlen und ausgleichen. John Wüchschelcruten sind seine Finger, sechsmal spüren die Hände also das verborgene Geheimnis im Steininnern, heimlich Rauch oder unermutetes Eisprägnel, winzigen Hoftraum, Verlangern, Blut vererbt es seinem Blute, Gesicht gibt es dem nächsten Gesicht weiter. Jedes Jahrzehnt härtet das Gefühl um einen ferneren Grad, bis die Empfindlichkeit schon Witterung, ja Unruhe wird. Diesen Körperung der Jahrzehnte holt kein neidlicher Wille mehr ein, möge ihm auch die raffinierteste Maschine dienen. Es gibt kein so wunderhaftes Gerüche, daß es die Vibration der Nerven zu erlesen vermöchte. Seit die Schleifer zu Dax auch daran glauben, haben sie keine unruhigen Nächte mehr. Es gab nämlich eine Zeit, da war ihr Hilfes, wohlhabendes Glück durch eine Postkassette aus Amerika geküßt. Hat es sich an Tod und Teufel verlor, warum nicht auch an einem gewöhnlichen Schleifrad, wenn die nötigen Steine so dicht vor das Haus gestift sind, als wären sie vom Himmel gehagelt? So ein geschmirtes Rad dreht sich nun gewiß leicht, und der Stein tanzt nicht anders als in Europa, als in der kleinen, birkenselbstigen Stadt Dax, die den wahren Schleiferrühm allein für sich gepachtet haben will. Amerika möchte also nach bewährtem Rezept ein wenig in den Weltmarkt der geschliffenen Steine hineinspielen. Aber die immer Riten erfahren es bald genug: das Schleifrad kann untaulende Umrohungen ralden sein und der stolze Stein fäher oder weicher, irgendein festes Geheimnis aber, auf das allein es schließlich antommt, bleibt doch noch übrig, und an dem unauffindbaren, unnaahmlichen wird der amerikanische Schleifer aufhängen. Darum lächeln einige junge Daxer Herren nur mehr still in sich hinein, wenn sie eine feine Drohung zu schreden unterfängt; sie waren selbst in Amerika und wissen seitdem, daß kein Genie der Welt die Maschine zu erfinden vermag, die den zehn Fingergruppen des rechten Schleifers eine Gefahr werden könnte.

Vom Achat über die farbigen Steine zum Diamanten führt ein weiter Weg; an unermüden, senkrechten Steinrad, vor dem der Schleifer wie anbetend liegt, als habe er einen Dämon in klassischer Haltung zu beschwören, beginnt er, an der zierlichen, hori-

zontal geschleuderten Scheibe, auf der im Diamantehaub der Kautenischliß entsteht, endet er. Zuerst mußte zu Dax der Achat sein, daß schließlich der Brillant wurde.

Wenn nun auch die großen Samelshändler, von denen es abhängt, wie die schöne Frau Hals und Hände schmückt, aus allen Fernen beständig nach Dax hordien, ob das Surren der Schleifräder nicht etwa ausgiebt habe, wenn man auch in diesem und jenem Galhof die Zimmer zeigen könnte, in denen jährlich einige Tage heimliche Bebericher der Erde in Umlauf bringen, die nur in Brillanten denken und für die alles Maß der Unendlichkeit mit dem Karat erschöpft ist, so sind es doch keine Fabriten, die den fremden Auftrügen hörig sein müssen, keine Unternehmer, die vielleicht das Geschäft verderben. In großen, geräumigen Häusern findet man den Herrn, etwa einen sanften, freundlichen alten Mann, dessen Augen an der Scheibe gelitten haben müssen, (sehr Herr hat als gewöhnlicher Brillantsehler begonnen), neben den hellen Sälen in denen die Arbeiter sitzen. Es ist, als wäre eine Familie über mehrere Räume verteilt, in dem einen nißt auf einem Eichenstiel der Herr das Volumen der Diamanten, unscheinbare Steinge bis zu winzigen Größen, ein Hauch könnte sie aus dem zusammengelassenen Papier verblasen, in dem anderen sitzen Männer und Jünglinge den Stein in die Spine des kurzen Stodes, den sie an die bestig treilende Scheibe pressen. Sie müssen mit der Lure die Kautenische prüfen; es ist unheimlich, was noch fläche, was noch Brillant genannt wird; knapp vor Staub hört die letzte Zwergroute auf. Sind die halblinden Augen dann noch ein Wunder?

Hat man die schleifenden Männer und Jünglinge eine kumme Weile beobachtet, ist die dumpfe Melodie der rotierenden Scheiben so selbstnerhändig geworden, daß man sie kaum noch hört, dann sieht man langsam nichts anderes mehr, als die Schleiferhände. Sie sind ein zauberhafter Mittelpunkt, der alle Blicke in sich saugt; sie haben eine sonderbare Gemalt, der man nicht zu entrinnen vermag. Denn auf einmal gehören sie nicht mehr zu dem aufmerksam gebückten Menschen, der des Weiches wenig achtet, sie sind Geschöpfe geworden, die nur noch dem eigenen Geleche gehorchen. Anfangs ist es ein Paar, das sich gemeinschaftlich rührt, dann sind es zwei Hände, entzweit und dennoch für einander bestimmt, plötzlich haben sie sich in zehn Finger zerteilt, und jeder einzelne will gesondert betrachtet sein. Manche sind wie schlammig geformte Mraunwurzel: Sind das überhaupt noch Finger? Sie haben keine, eigeninnige Köpfe; Knochen und Knorpeln entarteten zu eigentümlichen Gestalten, Druck trümmte sie, die selbstlebigen Kerne, formten das Fleisch nach ihren Launen. Keiner gleicht dem andern, auch nicht seinem Namensvetter an der zweiten Hand, als wären sie geschaffen, die Bekantung, daß gleiche Brüder gleiche Koppen behäßen, nicht bloß zu widerlegen, (sie sind zu grotesk nur für solche geringe Wirkung), sondern auch zu verhöhn. Immer ist Unruhe in ihnen, vielleicht erlischt ihre Bewegung auch dann nicht, wenn der Schleifer, dessen Halste sie zu sein scheinen,

schläft. Sie müssen der Schleifscheibe widerstandslos kooperiert sein, daß sie aus ihnen nach ihrem Willen zehn Knechte bildet; der Stein läßt sich nicht leicht bis auf den nackten Kristall entlocken.

Die Brillantsehler schenken ihm noch viel mehr: die heitere, immer geschwähige Seele des sitzenden Handwerkers. Alle die anderen, die Schulter, Schneider, Graveure und ähnlich Gearteten, wie verschwinden sie doch die Unruhe des freien Kopfes, wie baut der Mund die Hände Unendlichkeit in die Luft, während er hat keine fabulierende Lust in Ketten geschlagen. Würde er sie nur einmal um ein Geringes daraus erlösen, gleich wäre der werdende Brillant in den unsicheren, träumenden Fingern vernichtet. Auch nicht um ein Haar tiefer darf sich das Rad in eine Kautenische drängen, schon hundert überflüssige, überlebende Umrohungen hören das heilige Ebenmaß. Darum sind es aber auch lauter altzeitliche Geschäfte, die sich über die Geburtskätte des Kristalls beugen; sie müssen in dem Kampfe gegen die eigene Verlodung zu frühlicher Unachtsamkeit hart werden. Eine solche Klaur zeichnet bald unerkennbare Linien um den Mund, wie die lustige Freiheit auch gleich die Glücklicheren verrät.

Und wie heil bleibt so ein Brillant unter der umwölkten Stirne des Schleifers. Wer durchsicht seine Lüge, die nur das Lächeln widerspiegelt?

Den Keckheit, den man auf der Straße findet, nennt man Schmutz, den Schmutz in den Büchern — Naturalismus.

Der Verdienst ist leider nicht immer das Maß für das Verdienst.



Prof. Einfeld als New Yorker Kirchenstandbild

Das Professor-Einfeld-Standbild (mit Weil) in der neuen Alvertdes-Hofedeller-Kirche in New York, wo der große deutsche Gelehrte als einziger Lebender mitten unter den Standbildern der größten geistigen Führer der Menschheit seinen Platz erhielt.

Langsam ist unsinnlich!



Es war das erste Mal

„Nette Sache! Das Pferd, das ich bei Ihnen kaufte, starb am anderen Tage.“
„Komisch, bei mir hat es solche Sachen nie gemacht.“

Das Vergnügen

Richter: „Sie haben Ihre Frau auf offener Straße verprügelt, das kostet zwanzig Mark Strafe.“
Der Verurteilte: „Und dazu kommt wohl dann noch die Lustbarkeitssteuer?“

Film

Genik: „Rom wurde auch nicht in einem Tage erbaut.“
Emil: „Na ja, damals gab es auch den Film noch nicht.“

Sein Nummer

Dame: „Aber warum heulst Du denn so, Kleiner?“
Junge: „Mein Hund ist nach Hause gelaufen.“
Dame: „Das ist doch nicht so schlimm!“
Junge: „Doch, weiß ich denn, wo er zu Hause ist?“

Das ist auch was anderes!

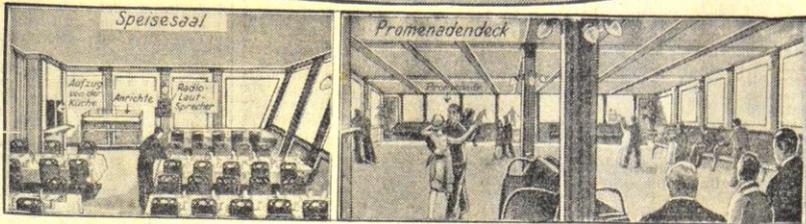
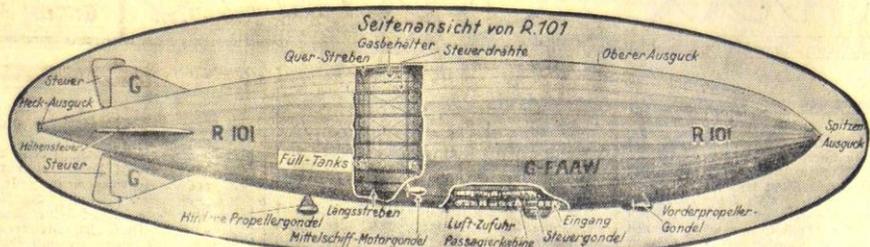
Willi: „Ich habe fürchtbare Zahnschmerzen.“
Karl: „Wenn das mein Zahn wäre, würde ich zum Zahnarzt gehen und ihn ziehen lassen.“
Willi: „Ja, wenn es deiner wäre, wäre ich auch dafür.“

Bilder zur Katastrophe von Beauvais

Die Toten von „R 101“



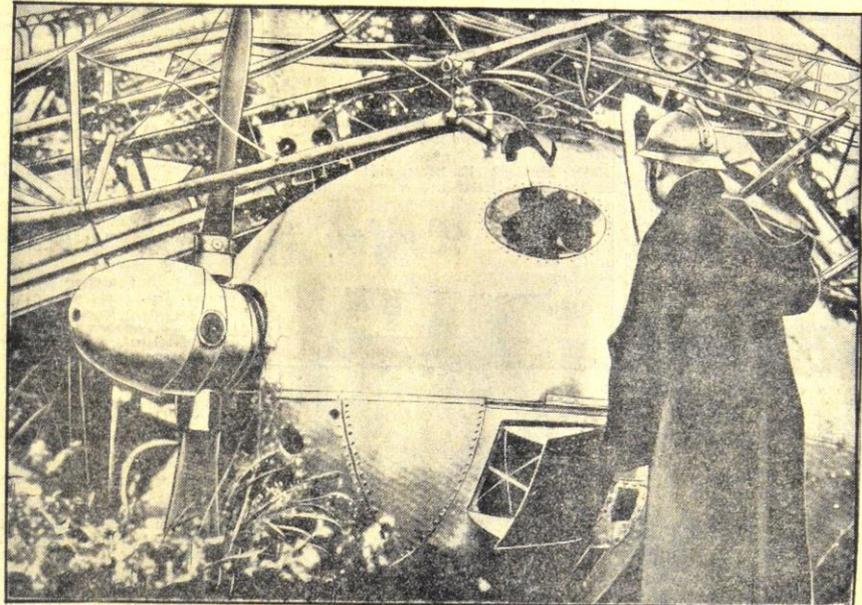
Der Kommandant des Luftschiffes, Major Scott, der mitgetötet wurde



Oben: Aufriß des „R 101; darunter der Speisesaal und das große Promenadendeck



Sir Sefton Brancker, der Chef der englischen zivilen Luftfahrt,



Der Rest des stolzen Riesenluftschiffes: Eine Motorgondel, die nicht aufpumpt wurde
 (Photo New York Times.)



Lord Thomson, Englands Luftfahrtminister,



Die Heimmat

Mechnich, 6. Oktober

AUS MECHERNICH UND UMGEBUNG.

Das Buch zur Heimatschau

Es ist die Krone unserer Heimatschau. Es ist die verehende Liebe, die mehr ist als nützlichere Statistik. Und mehr noch als geistreiche Wieder-gabe vergangenen Lebens. Ueber allem steht diese Liebe, die aus der Verbundenheit der Scholle gewachsen. Das Buch der Heimata liegt in unserer Hand. Heute, wo man von internationalen und interprofessionellen Dingen spricht. Wo man sich umschaut in der Welt und das Hüben und Drüben bevorzugen will. Derweil das Frieden der Erde, das unsere Hübe trägt. Vergessen wird. Und nun spricht sie zu uns. Die Heimata. Sie begnügt ihren liebsten Freund und erzählt ihm in stillen Stunden von einsti-giger Größe und einstigem Leid. Was sie auf-gewacht hat in vergiftete Wälder und ver-witterte Steine. Wo man das alte Kirchlein auf dem Johannesberg und das lebendige Kaulchen des Feinhahns immerfort plaudert. Und was des Viehbergs Sandfelder in ruhiger Dämmer-und berührt. Aber auch die Berge und Wälder und Orte und Straßen und die alten Häuser geben das Ihre. Und die alten Leu-chen, die kopfschüttelnd die neue Zeit betrachten. Die ihre Hände fallen zu einem stillen Gebet zu dem, der ihnen Kraft gegeben, das harte Tag-werk zu vollbringen. Das war die Quelle, aus der sich der reine und wahre, unerlöschliche Born der Heimatschau ergoß. Und hier fand seine lebendige Liebe den unerlöschlichen Schatz, den er treu bewahrt hat. Nicht für sich. Wohl aber für sie, die ihm die Kraft und Liebe gab, die Heimata.

Bonner Sänger in Nöthen

Am Sonntag, den 28. September, wollte der Kirchenchor „St. Elisabeth“ in dem schönen Eifelbühnen Nöthen. Zwei Wagen der Bonner Verkehrsvereins brachte die große Sängerschar, an deren Spitze der Dirigent, Herr Ge-heimatrat Schwidtrath, und der Organist, Herr K. Volt, waren. Der Kirchenchor leistete durch seinen Besuch der Einladung des hochw. Herrn Pfarrers Maß aus Nöthen Folge, der früher an der Pfarre St. Elisabeth, Bonn, tätig war. Der schöne Ausflugsort begann mit einem feierlichen Hochamt in der neuen Pfarrkirche zu Nöthen, die man zu einer der schönsten Kirchen der Eifel rechnen darf. Der Chor sang eine St. Capella-Messe, die einen großen Eindruck hinterließ. Nach dem Gottesdienste führte Herr Pfarrer Maß die Gäste durch die Pfarre und zeigte ihnen die Sehenswürdigkeiten des Ortes Nöthen. In der Marienandacht wirkte der Bonner Chor wiederum mit. Hiernach zog die Schar zu dem benachbarten Hünzberg, wo sich ihnen ein Ausblick in die herrliche Eifel landchaft bot. Der Abstieg des Tages bildete ein geliches Beisammensein im Jugendheim, in dem eine echte Bauernkapelle unter Leitung des Herrn Jakob Lüderatz zum Tanz aufspielte. Gegen Abend nahmen die Sänger Abschied von dem stillen Ort, sichtlich befröhlicht von den schönen Stunden.

Urteil bestätigt

Vor dem Schwurgericht Nöthen wurde das Urteil der ersten Instanz in der bekannten Sache gegen den Herrn Amtsinhaber B. aus Mechnich bestätigt. Gegen dieses Urteil wurde Re-vision eingelegt.

Verelmsnachrichten

Lotterie-Gesellschaft „Endlich allein“. Mon-tagsabend 8 Uhr Versammlung im Lokale Kläß.
 Wirteverein Mechnich. Am Montag, den 6. Oktober, findet 14.30 Uhr eine wichtige Ver-sammlung des Kreisvereinsauschusses, des Kurort- und Verkehrsverbandes und der Herren Gemeindevorsteher im Lokale Brendt-Wahlberg statt.

Kreis Euskirchen

Gründung eines Ziegenzuchtvereins
 Miesheim. Am Donnerstagsabend fand unter sehr harter Beteiligung von Interessenten die Gründung eines Ziegenzuchtvereins statt. Herr Bürgermeister ten Hövel, Vizebr., hatte zu die-ser Versammlung eingeladen. Unter den Es-tahlienen konnte er besonders Herr Dr. Dam-merich von der landwirtschaftlichen Schule in Hülpsich und die Herren Frede und Jönen vom Kreisverband sowie eine stattliche Zahl De-le-gierter benachbarter Orte begrüßen. Herr Dr. Dammerich hielt einen sehr belehrenden Vortrag, in dem er auf die Wichtigkeit und Nützlichkeit der Ziegenzucht näher zu sprechen kam. Nach-dem er zuerst die wirtschaftlichen Fragen einer Erörterung unterzog, kam er auf die eigentliche

Aufgabe der Züchter zu sprechen. Sehr ein-gehend behandelte er die Pflege der Ziegen wie die Fütterung, Klauenpflege u. a. m. Herr Dammerich verstand es, seine Zuhörer zu fesseln und von dem großen Nutzen der Ziegenzucht zu überzeugen. Reicher Beifall wurde ihm für seine Ausführungen gesendet. Herr Bürger-meister ten Hövel ver sprach noch, auch von seiten der Verwaltung an der Hebung der Ziegenzucht mitzuwirken. Die Versammlung beschloß, dem Kreisziegenzuchtverbande beizutreten.

Nachdem die Volksschulen die Kinder in die Herbstferien geschickt haben, beginnt es sich im Felde zu regen. Die Kartoffelernte hat be-gonnen. In aller Frühe geht es dem Gerste-felde zu. Morgens früh ist es zwar noch kalt, aber unsere Kleinen machen sich nicht viel daraus, denn mit frohem Kindermut erwarten sie den

Spätnachmittag an dem das Kartoffelfeuer an-gezündet wird. In keiner Glut werden die lederen Kartoffeln gebacken und nach dem an die fleißigen Sammler verteilt. Mag auch die Arbeit ermüdend gewesen sein, die Kartoffeln schmecken zu dem mitgenommenen Butterbrot recht herzhaft. Bald geht es nach Hause, wo die Mutter für eine schmackhafte Milchsuppe gelagert hat. Die Kartoffelfeuer rufen manche schöne Jugenderinnerung wach. Mögen sie auch fernerhin deutsche Sitte bleiben.

Wochenmarktnotierung in Euskirchen vom 4. Oktober 1930

Es kostete 1 Pfd. Butter 1.80-1.90 M., 1 Ei 0.15 bis 0.17 M., 1 Pfd. Quark 0.80 M., 1 D. 5 Pf. Tafeläpfel 0.35-0.40 M., Tafelbirnen 0.30-0.40 M., Nalläpfel 0.15 M., Nallbirnen 0.15 M., Pflaumen 0.30 M., Rüsse 0.40-0.60 M.

Gemüse: Kartoffeln 2.30-2.50 M., Kopf-salat 0.05-0.10 M., Endivien 0.10 M., Feld-salat 0.30-0.50 M., Rotkohl 0.30 M., Zwiebeln 0.08 M., Karotten 0.08 M., Sellerie 0.15 bis 0.20 M., große Gurken 0.60 M., Strauchbohnen 0.40 M., Stangenbohnen 0.40 M., Breitlauch 0.10 M., Erbsen 0.10 M., Weißkohl 0.08 M., Spinat 0.10 M., Möhren 0.10 M., Tomaten 0.30-0.35 M., Kohlrabi 0.10 M., Kartoffel 0.10 M., Mangold 0.10 M.

Fleischpreise: Schweinefleisch mit Knochen 1.20 M., Schweinefleisch ohne Knochen 1.30 M., Rindfleisch 1.10 M., Schmalz 1.00 M., beste Leberwurst 1.20 M., gewöhnliche Leber-wurst 0.60 M., frische Bratwurst 1.20 M., ge-räucherter Bratwurst 1.30 M., fetten Speck 1.- M., geräucherter Speck 1.30 M. und Stat-murk 0.70 Mark.

Ein fabelhaft billiger

KINDER-VERKAUF

in guten

WOLL-WAREN

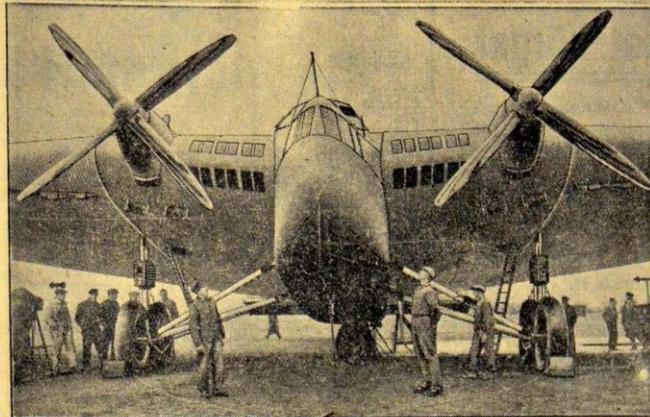
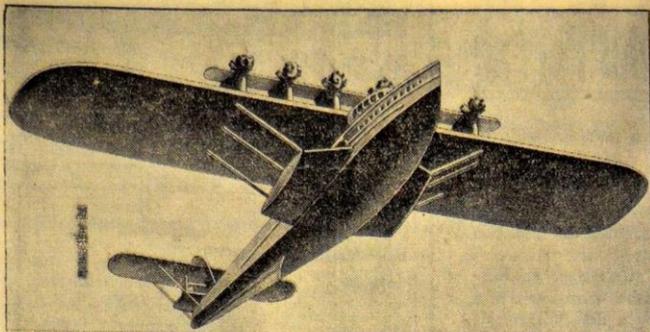
Ein Posten
Herrensocken
 reine Wolle 2x2 gestr.,
 besonders stark, grau,
 schwarz und beige
Paar 0.95

Damenwesten gemustert in hübschen Farben mit Kragen und Gürtel	4.90
Damen-Westen mit Kragen u. Gürtel Wolle mit Seide, elegant gemustert . . .	8.50
Westen oder Pullover für Damen, mod. Russenform reine Wolle 9.75	8.90
Damen-Pullover mit Kragen offen u. geschlossen zu tragen, schöne Farb. 4.95 3.50	2.50
Damen-Pullover Wolle mit Seide, sehr elegant	7.90
Strickkleider für Damen gemustert od. meliert Gr. 42 46 6.90	3.50
Kinderkleider Wolle, äni Plisserock mit gemustert, Pullover fein gestrickt, schöne Farben	4.95
Baby-Kleidchen u. Anzüge reine Wolle gestrickt u. gehäkelt weiß u. zartfarbig 4.75 3.50	2.90
Ueberjäckchen für Baby reine Wolle	1.45
Garnitur Jäckchen m. Mütze in feinen Farben	2.45
Unterjäckchen für Kinder reine Wolle 2x2 gestrickt grau mit schw. Aermel	1.20
Basken-Mützen gestrickt reine Wolle und Wolle mit Seide, viele mod. Farben 1.25	0.85
Herren-Westen mit oder ohne Kragen kräftige Qualität, grau und blau alle Größen	4.90
Herren-Pullover englische Strickart	2.95
Herren-Pullover in mod. Muster, mit Reißverschluß	7.50
Dempsey-Pullover für den Sport	6.50
Herren-Westen reine Wolle	7.90
Herren-Pullover reine Wolle neueste Dessins eleg. gemustert 12.75 8.50	5.90
Strickjacken für Männer grau, kräftige Qual., alle Größen	3.75
Kinder-Westen mit und ohne Kragen gute Strapazierqualität Größe 1 Größensteigerung 25 Pfg.	1.95
Kinder-Pullover in hübschen Buntmuster Größe 1 Größensteigerung 45 Pfg.	2.55
Lumberjack für Kinder Wolle mit Seide, aparte Muster Gr. 40 Größensteigerung 50 Pfg.	3.90
Kinder-Westen mit Kragen u. Gürtel gemustert in neuen Farben Gr. 40 Größensteigerung 50 Pfg.	3.75
Sweater für Kinder gestrickt in vielen F. rben 5.95 3.50	2.20
Anknöpf- u. Sweateranzüge für Knaben, gute Qualitäten 7.50 5.25	3.90

Besichtigen Sie unsere Schaufenster-Auslagen

EUSKIRCHENER STRUMPFWAREN TRIKOTAGENHAUS.
 DAS BEVORZUGTE SPEZIALHAUS.

TAPETEN
Respartien
 billig abzugeben.
Hubert Dederichs
 Tapeten- u. Farbenhandlung
 Mechnich, Weierstraße 19



„Do X“ und „G 38“ vor großer Fahrt
Oben: „Do X“ das Riesen-Dornierflugzeug, bei dem letzten Probefliegen über dem Bodensee vor dem Start nach USA. Unten: Das viermotorige Junkersflugzeug „G 38“ („D 2000“), das größte deutsche Landflugzeug, startete zu einem großen Europarundflug, bei dem es 15 Staaten besuchen wird.

Das Pferd bleibt unentbehrlich

Trotz Motorisierung der Transportmittel kein nennenswerter Rückgang des Pferdebestandes — „Berufsgruppen“ unter den Pferden — Elektrolarren und eigene Pferde — Pferdefleischgenuss in Deutschland und anderwärts

Wird das Pferd einmal völlig vom Kraftfahrzeug verdrängt werden? Der Städter, der diese Frage unter dem Eindruck seiner täglichen Erfahrungen bejahen möchte, wird eines Besseren belehrt, wenn er hört, daß trotz der raschen Zunahme der Kraftfahrzeuge, obwohl man jetzt beispielsweise in Berlin schon weit über 100 000 Automobile zählt, die Zahl der Pferde in Deutschland gegenüber der Zeit vor dem Kriege nur in kaum nennenswerter Weise abgenommen hat.

1913 zählte man 3,80, 1925 3,92, im Jahre 1928 3,72 Millionen Pferde, so daß also die Motorisierung der Transportmittel den Pferdebestand fast nicht beeinflusst hat.

Von den 3,7 Millionen sind etwa 2,9 Millionen Helfer in der Landwirtschaft, 600 000 verrichten in der Meiblen Dienleistungen als Zugtiere, 40 000 sind Militärpferde und 100 000 dienen dem Reitsport, davon 1500 allein in Berlin.

Es wäre verfehlt, anzunehmen, daß durch den Wettbewerb anderer Sportarten, besonders des Autoportes, bei den wohlhabenden Schichten der Reitsport nunmehr vernachlässigt würde, im Gegenteil, er wird eifriger als vor dem Kriege gepflegt, und nur die schlechte Wirtschaftslage hindert seine noch größere Verbreitung. An offenen Reits- und Fahrturnieren nehmen jährlich etwa 25 000 Pferde teil.

Auch der Reitrennbetrieb hat an Umfang sehr zugenommen, namentlich hinsichtlich der Trabrennen. Der Bestand an Trabrennern ist seit dem Jahre 1914 von etwa 400 auf 2000 gestiegen, wovon 75 v. H. auf Berlin entfallen.

Nur die Verwendung der Pferde als Droßkafugtiere ist begrifflicherweise wegen der geringen Schnelligkeit fast auf den Rückpunkt gekommen. Aus dem gleichen Grund sieht man auch fast nirgends mehr die von Pferden gezogenen Privatwagen und Luxusgespanne.

Aber auch für diejenigen Unternehmungen, die ihren Warentransport ohne eingehende Kalkulation auf den Kraftfahrtrieb umgestellt haben, hat die Verbannung der treuen vierbeinigen Diener nicht immer zu totalen Gewinngewinnen gebracht. Man betrachte z. B. einmal den Weg eines mit Bier in Fässern und Kisten beladenen Fuhrwerks. Von der Brauerei oder dem Bezirkslager aus hat es in Städten nur einen verhältnismäßig kleinen Weg zu machen, um zu dem nächsten Kunden zu gelangen. Dann bleibt es bei einem Wirtshaus, einem Lebensmittelhändler längere Zeit stehen, bis die leeren Gefäße aufgenommen, die vollen abgeladen sind, und kaum haben sich die Pferde über das Auto wieder in Gang gesetzt, macht es in geringer Entfernung wieder halt.

Braucht man für einen solchen Summenbetrieb wirklich ein Lastauto? Manche Geschäftsweige sind im Laufe der Zeit darauf gekommen, daß man hier mit dem Pferdebetrieb viel ökonomischer arbeitet. Das sind z. B. Brauereien, Molkereien, Kohlenhändler, Lebensmittelgroßhändler, die zum Teil aber die überführten Motorisierung langsam wieder zum tierischen Motor zurückgekehrt sind. Wo Schnelligkeit keine Rolle spielt, haben Pferdefahrwerke also auch

heute noch große Vorteile. Denn selbst die besten Zugpferde kosten nicht mehr als 4000 M. für das Paar, sie leisten ebenso fünf Jahre lang vollen Dienst wie ein Lastauto, das mit Beladung 15 000—20 000 M. kostet, wogegen der Preis eines Kraftfahrzeuges mit 1500 M. gar nicht ins Gewicht fällt.

Auch die laufenden Betriebskosten sind beim Pferdebetrieb viel geringer als die 5400 M., die man für den Betrieb eines Künzlerlastautos im Jahr anlegen muß. Hier können höchstens Elektrolarren oder die „eisernen Pferde“ einigemmaßen wirtschaftlich arbeiten. Aber während jene nur eine geringe Arbeit leisten, sind diese zu leicht, haben daher auf stättem Boden zu wenig Reibung, um auch bei Regenmeter schwere Anhänger ziehen zu können. Wo also die Wartezeiten groß sind, und der Wirkungsbereich gering, d. h. unter 15 Kilometer ist, bleibt man doch lieber beim Pferd.

Wie das Pferd im Leben noch zahlreiche Aufgaben zu erfüllen hat, so dient es auch nach dem Tod noch mancherlei Zwecken, nicht nur zur Gewinnung der Haut, des Fettes und Leimes in Abdestillieren, sondern auch in ungeahnt hohem Maße als Lebensmittel. In Deutschland sind es ja nur die ärmeren Volksschichten, die Pferdefleisch genießen. Im Ausland ist man weniger vorurteilsvoll und schämt sich keineswegs des Genusses von Pferdefleisch. Während in Deutschland jährlich nur etwa 50 000 Pferde ausgeschlachtet werden, verpeilt man in Frankreich etwa 300 000 Schlachttiere jährlich, und auch in Holland, namentlich unter der Amsterdamer Hafenbevölkerung, weiß man diesen Vorkost zu schätzen. Natürlich gehen, ausgemerkelt, die nur mehr aus Haut und Knochen bestehenden, sondern gut genährte Schlachttiere. Jährlich gehen aus Deutschland etwa 15 000 bis 20 000 Pferde über die Grenze. Darum versteinert sich die Pferdeschlächtere in Holland nicht in finsternen Gassen, sondern sind im Reiz großer, schon ausgeschalteter Päden.

Da das Pferd in der Volkswirtschaft noch eine recht bedeutende Rolle spielt, leben in Deutschland immer noch 3000 Personen vom Pferdehandel.

Die franke Kuh

Im Darmwald lebte ein Tierarzt, der wegen seiner Originalität bekannt war. Einst sah er einmal in seiner Stammscheune, als keiner der Bauern, die ihn doch sonst so nötig brauchten, vor ihm Kotz nahm. Kurze Zeit darauf kam der Oberamtmann herein; die Bauern stöhnten von ihren Stühlen, wie etwa die Rekruten, wenn der Unteroffizier die Stube betritt. Darüber ärgerte sich der Tierarzt, ohne jedoch

seinen Vorgesetzten zu tun. Der Oberamtmann ging und die Ruhe war wieder hergestellt. Wenig später stürzte aufgeregt ein Bauer in die Wirtsstube um das Betteln, doch mit ihm nach Hause zu kommen; seine Kuh würde nicht mehr aufstehen. Worauf der verzerrte Tierarzt erwiderte: „Sie Gsel, wenn Ihre Kuh nicht mehr aufsteht, warum haben Sie sie nicht vorher hierher gebracht, als der Oberamtmann kam? Da sind alle Dajnen aufgestanden!“

Neuzeitliches Mahnverfahren

Der Kaufmann Reichenthal ist mit seinem Buchhalter beschäftigt. Die Bücher abzuschließen und finden, doch ein jählich pünktlich zahlender Kunde nicht reguliert hat. „Schreiben Sie dem Manne sofort eine Postkarte!“ forderle er den Buchhalter auf. — „Aber, Herr Reichenthal“, merderte dieser ein, — „Man darf doch eine Mahnung nicht auf eine offene Karte schreiben!“ „Wieso nicht?“ erwiderte Reichenthal, — „schreiben Sie nur die Adresse — werde ich's Ihnen zeigen.“ Der Buchhalter tut es, und Reichenthal schreibt auf die Rückseite der Karte nur das eine bedeutungsvolle Wort: „Mu?“ Er gebekt Moses Reichenthal.

Gute Lehre für Sonntagsjäger

Säuberlich hat eine Jagd, die er bis jetzt immer sehr liebte. Aber nun läuft die Postzeit ab. Deshalb möchte er gern noch herausziehen, was zu holen ist. Er veranstaltet also eine Treibjagd. Alle Freunde werden eingeladen — lauter alte, renommierte Sonntagsjäger. Das Ergebnis ist denn auch dementsprechend: Beim ersten, zweiten und dritten Treiben — nichts! Die Nimrode sehen verlegen und betreten im Kreise, jeder mit einer anderen Ausrede — der Jagdbherr in ihrer Mitte, nervensicht, müde — weil in der Runde die Treiber heimlich schmunzeln und einander spähtliche Blicke zuwerfen. — Da plötzlich kommt Säuberlich eine famose Idee. „Meine Herren“, sagte er halb laut, während die Freunde näher zusammenrücken, „ein großartiger Spaß: Treiben einmal vier und lassen wir die Treiber schießen.“ Dieser originelle Vorschlag wurde mit hallo, Jubel und — Erleichterung aufgenommen. Auch die Treiber sind natürlich einverstanden, und bald tracht es lustig darauf los. Treffer auf Treffer folgte, denn die Treiber find ja — das wußte Herr Säuberlich nur zu genau — doch meist auch heimliche Widerer.

Humor des Auslandes.

Der Chef: „Jetzt haben Sie eine volle Bierstunde telefoniert, Fräulein!“ — „Entschuldigen Sie, Herr Direktor, es war ein geschäftliches Gespräch.“ — „So, dann reden Sie unsere Kunden gefälligst nicht mit „Schmud“ und „Schätschen“ an!“

Kuba unter Diktatur



Der Präsidentensitz in Habana der Hauptstadt Kubas

Machado, Präsident von Kuba, der zukünftige Diktator

Der Präsident von Kuba, Machado, hat — veranlaßt durch die häßlichen blutigen Straßenkämpfe zwischen demonstrierenden Arbeitern, Studenten und der Polizei — den kubanischen Kongreß bestimmt, die konstitutionellen Rechte

aufzuheben und ihm diktatorische Vollmacht zu erteilen. Die Lage in Habana, die durch die Finanzkrise erheblich verschärft ist, wird als bedenklich angesehen.

Weinfässer unter dem Hammer

Proben und Preise bei der Weinersteigerung Zuber für mehr als 100 000 Mark — Die Not der Winer

Man schätzt die Weltproduktion an Wein auf rund 240 Millionen Zuber. Davon liefert Europa gut neun Zehntel. In Deutschland dürften rund 120 000 Hektar mit Wein angebaut sein. Vor dem Kriege hat die Produktion bei uns zwischen 1,8 und 2,2 Millionen Zuber geschwankt, heute ist sie etwas geringer. Frankreich, Italien und Spanien liefern immer noch den größten Produktion der ganzen Erde. Kein Wunder, daß in diesen Ländern der Wein sehr billig ist — besonders der offene — und wenn dort sehr viel Wein getrunken wird, natürlich auch in erster Linie der offene und billige.

Der Weinkonsum beträgt in Frankreich pro Kopf der Bevölkerung 125 Liter im Jahr, in Spanien 115 Liter, in Griechenland 110 Liter, in Bulgarien, Portugal und Italien je 100 Liter, in der Schweiz 55 Liter, in Deutschland 4 Liter, in England 2 Liter und so weiter. Am wenigsten Wein trinken die

Schweden, die Norweger und die Dänen. In den Vereinigten Staaten ist der Verbrauch des geschmuggelten Weines zu schätzen.

Die großen Versteigerungen in den deutschen Weinländern oder Weingauen Hessen, Franken, Pfalz, Baden, Schwaben, an Rhein und Mosel sind im Gange und zum Teil bereits vorüber. Der Wer war gerade keiner der ganz „großen“ Weine, aber er wird gut sein, süßig, spritzig und nicht zu sauer. Die großen Jahre 1904, 1911, 1915, 1921 kommen nicht so schnell wieder. Der Wer hat wieder große Hoffnungen erweckt, als daß man daraus etwas entnehmen könnte. Man wird noch ein, zwei Jahre warten müssen, um sich ein abschließendes Urteil bilden zu können.

Auf den Versteigerungen, wo ausschließlich Zuber und Halbtüde angeboten werden — die Anrengung, auch kleinere Quanten zu versteigern, ist diesmal noch abgelehnt worden — stehen die Weine der verschiedensten Gegenden nebeneinander. Frankenweine, Saarweine, Aumerweine, Rheinweine, Moselweine, Pfälzerweine, Burgunder, Champagner und so fort. Der Preis für Wein, der viele Jahre lang als Sauerling verschrien war, ist zu höheren Ehren gekommen.

Von der gelamten deutschen Ernte werden im Höchstfall 2 Prozent auf die Versteigerungen gebracht. Das erscheint wenig, aber früher war es auch nicht viel mehr. Wenn ein Weinbauer 40 Zuber baut — das ist so das Quantum der mittleren Weinbauern —, braucht er ja nur 8 Zuber auf die Versteigerung zu schicken. Dort machen sich die Käufer schon ein Bild. Die restlichen 32 Zuber werden wohl kaum anders ausgefallen sein.

Die Hauptstädte der Weinersteigerungen sind nach wie vor Trier, Koblenz und Berncastel. Die Preise bewegen sich entsprechend dem Mangel an Bargeld recht niedrig. Vor dem Kriege wurden für ein Zuber Spitzenwein 10 000 bis 20 000 Mark angelegt. Als im Jahre 1906 für ein Zuber 1904er Rieserport des Gewächtes Graf Reiffelsdorf 25 000 Mark bezahlt wurden, durfte diese Summe als ein Rekordpreis gelten. Späterhin ist man zum Teil noch höher gegangen, und der Höchstpreis, der, abgesehen von Sonderpreisen für alte Weine, jemals auf einer deutschen Versteigerung erreicht wurde, waren die 102 000 Mark, die 1924 für ein Zuber 1921er Maximiner Grünhändler Herrenberg-Auslese bezahlt worden sind. Und dabei war das ein Kojelwein!

Heute ist es so, daß der Weinbauer im Durchschnitt pro Zuber 1000 Mark Aufstos hat, daß er also als Mindestes noch diese 1000 Mark bekommen müßte.

Man aber 1200 Mark gefahst werden, so ist das schon viel. Niemand hat Geld, und sowohl in Trier als auch in Koblenz und Berncastel wurden jetzt für ein Zuber guten 1920ers 700 und 800 Mark geboten. Obwohl die Weinbauern dabei zuziehen, haben sie zugehungen, weil sie Betriebskapital brauchen. Die goldenen Zeiten für den Weinbau in Deutschland einstufteln vorüber. 1913 wurde in den meisten Weinländern acht bis neunmal so viel Wein getrunken wie heute. In Deutschland geht der Konsum zurück. Die spanischen, französischen und italienischen Weine sind dort billig, daß von einer großen Ausfuhr auch nicht mehr die Rede sein kann.

Unser bester Abnehmer bleibt immer noch der Engländer, der den Rhein- und Moselwein besonders liebt.

Karl Otto

„Wenn du deine Konkurrenz noch nicht schlagen kannst, so lude sie in der Qualität deiner Werbung zu überbieten. Aber bedachte, daß in der Werbung Quantität eine sehr wichtige Qualität ist.“