

# Auer Tageblatt

## Anzeiger für das Erzgebirge

2. Teilungen nehmen die Anzeiger, und die Anzeiger die Poststellen entgegen. — Erscheint wöchentlich. Fernsprech-Anschluß Nr. 53.

Postgebühren für Anzeigen aus Aue und Umgebung 20 Pfennige, auswärts 25 Pfennige, Reklamationsgebühren 20 Pfennige, auswärts 25 Pfennige. — Anzeigen in 1. und 2. Klasse 20 Pfennige.

Telegramme: Auerer Tageblatt. Enthaltend die amtlichen Bekanntmachungen des Rates der Stadt und des Amtsgerichts Aue. Postfach-Konto: Amt Leipzig Nr. 1000

Nr. 115

Sonntag, den 19. Mai 1929

24. Jahrgang

### Politische Pfingsten

Eine Pfingstbetrachtung von Dr. Hans Frey

Am 20. Mai, dem zweiten Pfingstfeiertag ist gerade ein Jahr vergangen, seitdem das deutsche Volk zum letzten Mal an die Urnen trat, um zu bestimmen, von wem und wie es regiert zu werden wünscht. Am Tage nach den letzten Reichstagswahlen herrschte Einmütigkeit darüber, daß das Urteil des Volkes eindeutig war. Allgemein glaubte man auch, daß die Parteien der großen Koalition sich schnell finden und auf dieser Grundlage eine Reichsregierung bilden würden. Den Führern der großen Koalition fehlte die Einsicht und die Erkenntnis dieser politischen Notwendigkeit nicht, wohl aber war bei den entscheidenden Persönlichkeiten der entscheidende Wille nicht vorhanden, die entgegenstehenden Schwierigkeiten zu überwinden und den dringlichen Staatsbedürfnissen Rechnung zu tragen.

Das parlamentarische System hatte gerade durch seine lebhaftesten Befürworter im letzten Jahre großen Schaden erlitten. Es hat seinen Zweck und wäre politisch höchst unklug, sich dieser Einsicht verschließen zu wollen. Nach dem Vorbild des englischen Ministerpräsidenten Baldwin spricht unsere Reichspressen gerne von einer Ärenst-Periode, in der sich das Deutsche Reich gegenwärtig befindet. Der Regierungsrat in Kuzland ging bekanntlich die Meinheitsfrage des Jaren voraus. Der Kommunismus hochgradigster Bedrohung folgte ihr. Diese geschichtliche Tatsache drängt uns die Frage auf, ob wir uns wirklich auf dem Wege nach Moskau befinden.

Die Berliner Maßnahmen, die Barrikaden in Deutschland und auf dem Balkan, das Eingreifen von Panzerwagen lassen diese Frage wirklich nicht als ungelöst erscheinen. In verkehrter Weise suchte die kommunistische Parteileitung die Aufmerksamkeit der breiten Volksmassen auf sich zu lenken und durch den tagelangen Kampf der Datschungen gegen die Schutzpolizei Agitationsmaterial gegen die verhassten deutschen Sozialisten zu gewinnen. In keinem anderen Bande Europas wird der Kampf zwischen der kommunistischen Partei, die von Stalin ihre Kommandos empfängt, und den sozialistischen Organisationen mit solcher Schärfe und Häufigkeit geführt, wie im Deutschen Reich. Moskau läßt es sich schon etwas kosten, um das wirtschaftliche und politische Derg Europas für sich zu gewinnen.

Wie es scheint haben die Kommunisten in diesem Kampfe bis jetzt der deutschen Sozialdemokratie wesentlichen Abbruch nicht zufügen können. Die sozialistische Organisation ist der kommunistischen weit überlegen. Wie in keinem anderen Bande erfaßt der Sozialismus bei uns keine Anhänger organisatorisch durch die Partei, die freien Gewerkschaften, die Konsumgenossenschaften, die Sport- und Vergnügungsvereine. Der Ring ist vollkommen. Ueberdies ist die sozialistische Presse nach Form und Inhalt der kommunistischen weit überlegen. Vornehmlich verfügt der deutsche Sozialismus über einige führende Köpfe, man braucht nur den preussischen Ministerpräsidenten Braun und den Reichsinnenminister Seegering zu nennen, dem der Kommunismus mit seinen unerbittlichen und von Moskau abhängigen Duobaginatoren auch nicht im Entferntesten etwas Vergleichbares gegenüberstellen kann.

Trotzdem ist die kommunistische Gefahr nicht zu unterschätzen. Der Radikalismus steht unseren breiten Massen vielfach nicht nur in den Knochen, er sitzt geradezu im Mark. Unsere wirtschaftlichen Verhältnisse, die Unsicherheit auf dem Arbeitsmarkte und das Meer unserer Arbeitslosen begünstigen ihn. Gesellschaftlich ist es nicht anders. In den kritischen Oktobertagen 1918 festten sich unsere Eisenindustriellen im „Stahlhof“ zu Düsseldorf zusammen, und erkannten in der damaligen allgemeinen Unsicherheit, daß die Industrie in der Arbeiterchaft starke Bundesgenossen besitzt. Wenige Wochen später, am 16. November 1918, war die Arbeiterschaft eine schärfste zwischen Unternehmern und gewerkschaftlich organisierten Arbeitern geschlossen. Sie ist längst zerfallen. Ein großer Teil der jüngeren Unternehmer ist ganz anderer Anschauungen, als es der alte Hugo Stinnes war, der lebte und leben ließ. Die Auffassungen, Sozialpolitik durch Wertgemeinschaften und Spargenossenschaften zu ersetzen und die politischen Bestrebungen, die im Parlamenten ihnen zum Sieg verhelfen wollen, müssen den Radikalismus fördern. Der Kampf im deutsch-nationalen Lager, in dem Lam bach einen Nachfolger nach dem anderen findet, ist daher nur eine natürliche Erscheinung.

Die deutsche Sozialdemokratie war vor dem Kriege, namentlich im Norden Deutschlands, nahezu ebenso radikal, wie es heute die Kommunisten sind. Die Erlebnisse während des Weltkrieges und in der Nachkriegszeit und die reichen politischen Erfahrungen, die sie in dieser Zeit sammeln mußten, führten sie aber notwendigerweise aus der Opposition heraus und zur Staatsübernahme hin. Die Führer der heutigen Sozialdemokratie erkennen in dem bestehenden deutschen Reich ihren Staat an und ihr Vaterland, das sie mit allen Kräften gegen die Umstürzungen von links und gegen die reaktionären Bestrebungen von rechts zu verteidigen entschlossen sind. Die soziologischen Wandlungen im sozialistischen Lager sind längst noch nicht abgeschlossen. Vielen unserer Zeitgenossen geht die Entwicklung zu langsam und gerade unsere Säulern und Wortführer sind über jeden Rückfall der Sozialdemokraten in den Radikalismus regelmäßig am meisten erschreckt. In einem parlamentarisch regierten Bande ist es auch in der Tat eine politische Unmöglichkeit, daß eine Regierungspartei aus agitatorischen Erwägungen heraus sich von Zeit zu Zeit wie eine Oppositionspartei aufführt. Mit diesen Brasilien Schluß zu machen bedeutet nicht nur das parlamentarische Prinzip, sondern letztlich auch die Sozialdemokratie.

### „Graf Zeppelin“ bei Toulon notgelandet

Nur ein Motor lief noch

„Graf Zeppelin“ ist nach einer beispiellosen Sturmfahrt, bei der das Luftschiff stundenlang nur mit einem einzigen Motor gegen den Sturm ankämpfte, bis Lyon vorbrach, dann aber im Sidkurs sich festben hielt, um 8 Uhr 15 Minuten abends auf dem Flugplatz Cuers Pierrefeu bei Toulon glatt gelandet und in der Flughalle untergebracht worden. Die Landung erfolgte ohne jeden Zwischenfall. Das Kriegsministerium hatte von Toulon aus besonders gut geschulte Mannschaften nach Cuers entsenden lassen, um bei der Landung Hilfe zu leisten. Dr. Edener sandte nach der Landung ein Danktelegramm an den französischen Luftfahrtminister.

#### Sechzig Kilometer Gegenwind

In einem an die Association Proch gerichteten Funkpruch des Zeppelnpassagiers v. Kryha heißt es: Wir fuhren mit 20 Kilometer Geschwindigkeit in 700 Meter Höhe in Richtung Lyon. Wir haben mit 60 Kilometer Gegenwind zu kämpfen. Es arbeiten kurzzeitig drei Motoren. Die meisten Passagiere befanden sich am Fenster oder besprachen die für morgen geplante Landung in Friedhofshafen. Zahlreiche Passagiere erhalten dauernd von Bekannten und Verwandten Radiotelegramme.

#### Dr. Edener bittet um Hilfe bei der Notlandung

Paris meldet aus Lyon: Dr. Edener hat an den Befehlshaber des Luftflottenstützpunktes Lyon einen Funkpruch gerichtet mit der Bitte, die Garnison von Valence zu alarmieren, damit das Luftschiff dort eine Notlandung versuchen kann. Es scheint, daß der starke Ostwind im Rhônebecken den Zeppelin davon abhält, seine Fahrt fortzusetzen.

#### Erste Beschädigungen

Paris berichtet: Nachdem das Luftschiff um 1 Uhr 16 Montellimar überflogen hatte, bemerke es sich nur schwer vorwärts. Es wurde durch den Wind außerordentlich stark behindert und gab häufig Signale. Der „Graf Zeppelin“ hat um die sofortige Genehmigung, landen zu dürfen, und sich mitteilen, daß das Luftschiff sehr ernste Beschädigungen aufweise, die es in Gefahr bringen. Der Direktor des Luftflottenstützpunktes von Bron hat sofort an den Befehlshaber des Departements Drôme telegraphiert, um ihn zu benachrichtigen, daß er durch Funkpruch Dr. Edener aufgefordert habe, sich nach einem Terrain, das südlich von Valence zwischen dieser Stadt und Ports-les-Balence gelegen ist, zu begeben. Man weiß noch nicht, ob der Zeppelin in der Lage war, diese Vorschläge des Direktors des Verolloyds aufzunehmen, denn seit 4 Uhr 05 Minuten hat man keine Nachricht mehr vom Zeppelin erhalten.

Um 2 Uhr 50 Minuten flog das Luftschiff mühsam gegen starken Nordwind an, nachdem es die Ebene von Sabail überflogen hatte, wo es fast stillzustehen schien. Während einer halben Stunde hat es vergeblich versucht, seinen Weg fortzusetzen, indem es der starken Windströmung zu entgegen versuchte. Seine Motoren schienen nicht mehr ausweichend zu arbeiten. Nachdem das Luftschiff ungefähr fünf Kilometer zurückgefahren war, wendete es oberhalb von Montelejeur und schlug Kurs nach Süden ein.

#### Kurs auf Toulon

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ hat an den Luftschiffbau um 6 Uhr 20 Minuten einen Funkpruch gerichtet, in dem es mitteilt, daß es nach dem Luftschiffhafen Cuers bei Toulon gehen werde.

#### Eine abgeworfene Nachricht

Wie Paris aus Lyon berichtet, hat Dr. Edener um 3 Uhr 18 Minuten unweit von Valence eine an einem Sandhauf befestigte Postkarte in deutscher Sprache abgeworfen, die lautet: „Wollen Sie mir bitte durch die Garnison von Valence die Stelle angeben, die am besten für eine Landung des Zeppelins-Luftschiffes geeignet ist.“

Das Luftschiff befand sich, als es diese Postkarte abwarf, in 400 Meter Höhe und hatte gegen starken Nordwind ankämpfen. Infolgedessen wurde es in Richtung auf Sollians abgetrieben. Die Radiostation von Valence bemühte sich bis dahin vergeblich, ihre Apparate auf die Wellenlänge der Funk-einrichtung des Luftschiffes einzustellen.

#### Wieder südwärts

Der „Graf Zeppelin“ trieb um 6 Uhr 45 Minuten abends auf Abignon zu und schen die Richtung Nîmes (Flughafen von Marzelle) einzuschlagen. Es ist jedoch fraglich, ob er bis dorthin wird gelangen können. Obwohl der Wind am Nachmittag weniger heftig wehte, ist er noch stark genug, um die Radiostation des Zeppelins zu behindern. Der Zeppelin hat das Gelände von Ancone überflogen, wo Truppen warteten, um ihm seine Landung zu erleichtern, aber das Luftschiff hat keinen Versuch gemacht, niederzusteigen.

#### Französische Hilfsmaßnahmen

Das Ministerium für Luftschiffahrt erklärte dem Vertreter des W.A.D., daß alles versucht werde, was menschermöglich sei, um dem Zeppelin Hilfe zu leisten. Man habe sich mit sämtlichen Präfekten und sämtlichen amtlichen Stellen in Verbindung gesetzt und die Anweisung gegeben, wenn möglich Hilfe zu bringen und eine Landung des Luftschiffes zu ermöglichen. So seien sämtliche Luftschiffabteilungen der Garnison von Lyon bereits alarmiert und technisches Personal für die Landung zur Verfügung gestellt worden.

Paris meldet aus Valence: Der Präfekt des Departements Drôme hat auf die Nachricht hin, daß der „Graf Zeppelin“ abgetrieben wird, Anweisung gegeben, in dem ganzen ihm unterstellten Verwaltungsgebiet die Starkstromleitungen abzusperren.

Das Luftfahrtministerium teilte mit, daß es um 5 Uhr 50 Minuten Dr. Edener durch Funkpruch die Landung des „Graf Zeppelin“ in einer der beiden französischen Luftschiff-häfen Orly oder Cuers-Pierrefeu je nach Wahl freigestellt hat. Orly liegt in der südlichen Umgebung von Paris, Cuers-Pierrefeu etwa 16 Kilometer nordöstlich von Toulon.

#### Ein Flugzug der Deutschen Gesellschaft unterwegs

Um 6 Uhr abends ist ein Flugzug mit dem Mitglied der Deutschen Gesellschaft, Gesundheitsrat Dr. Lobtus, von Paris nach der Gegend, in der „Graf Zeppelin“ kreuzt, abgeflogen.

#### Funkpruch eines Zeppelnpassagiers

Ein in Neuport eingegangener Funkpruch eines Passagiers des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ lautet: „Wir machen Fortschritte und können uns unbegrenzt in der Luft halten.“

#### „Graf Zeppelin“ über Toulon

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ manövrierte gegen 8 Uhr abends über dem Flugplatz von Toulon in etwa 100 Meter Höhe, um die Landungsvorbereitungen abzuwarten. Der Zeitpunkt der Landung stand noch nicht fest.

#### Gelandet

Wie das französische Luftfahrtministerium berichtet, ist das Luftschiff „Graf Zeppelin“ um 8 Uhr 15 Minuten abends auf dem Flugplatz Cuers-Pierrefeu bei Toulon in der Flughalle untergebracht worden. Die Landung erfolgte ohne jeden Zwischenfall.

#### Der letzte Teil der Fahrt

Ueber den Verlauf des letzten Teiles der Fahrt des Zeppelins berichtet die Agentur Havas: „Am 19 Uhr traf eine drastische Nachricht vom Luftschiff auf dem Flugplatz Ancone bei Montellimar ein. Der Zeppelin landete an, daß es ihm unmöglich sei, das Rhônebecken hinaufzusteigen, um auf dem Flugplatz Ancone zu landen, und daß infolgedessen die Alarmierung der Fliegertruppen von Montellimar sich erübrigt habe. Um 19 Uhr überflog das Luftschiff Montellimar und wurde durch einen Nordwestwind in Richtung Toulon vorgerieben. Um 20 Uhr traf ein weiteres Funktelegramm des Zeppelins auf dem Flugplatz Marzelle ein, wonach das Luftschiff sich am Ende, auf dem Flugplatz Cuers-Pierrefeu bei Toulon unter normalen Bedingungen zu landen. Es forderte Truppen für die Hilfeleistung bei der Landung an. Das Luftschiff, das bis zum Augenblick der Landung noch mehrere manövrierfähige Motoren hatte, landete sodann leicht auf dem Flugplatz von Cuers-Pierrefeu. Die Passagiere, die sich sämtlich bei guter Gesundheit befinden, wurden sofort ausgeschifft. Der Zeppelin wurde in die Luftschiffhalle geschafft, die für ihn vorbereitet worden war. Es handelt sich um die gleiche Halle, in der letzterzeit die „Dignauden“ stationiert war.“

#### Telegraphischwierigkeiten an Bord des Luftschiffes

Der Zeppelnpassagier Crouze erklärte in einer Unterredung mit amerikanischen Pressevertretern in Marseille, die einige wertvolle Schwierigkeiten in der letzten Zeit der Fahrt sei der Umstand gewesen, daß es zunächst nicht gelingen wollte, mit den französischen Funkstellen in Verbindung zu kommen, so daß auf die Anfrage nach geeigneten Landungswegen die Antwort ausblieb, ebenso wie auch die französischen Funkstellen, wie sich später herausstellte, auf ihre Anfragen an das Luftschiff keine Antwort erhielten. Schließlich wurde, wie Crouze berichtet, an Bord des Zeppelins ein besonderer Sendermotor in Betrieb gesetzt, um die zum Telegraphieren verfügbare Energie zu verstärken.

#### Unheilvolle Verbesserungen?

Nach der letzten Fahrt des Zeppelins sind einige Änderungen an den Motoren vorgenommen worden und zwar insbesondere, als die einzelnen Zylinder aus ihrer starken Verbindung gelöst wurden, um damit die Leistungsfähigkeit der Motoren zu erhöhen. Bei der letzten Fahrt nach Oesterreich hatten die Verbesserungen keinerlei Anlaß zu Beanstandungen ergeben. Dr. Edener nimmt jedoch an, daß durch diese Änderung der Zylinder Vibrationen an der Kurzbohle entstanden sind, die den Rhythmus der Motoren in Unordnung brachten.

ge.  
I. Pfingstfeiertag  
r seine Ball  
nst Becher.  
Koch  
ernruf  
nt Aue 893  
Autobuslinie  
hen Lokalfäden.  
ilbert Schulz  
uter  
genehmen Garten.  
reichen.  
Biere.  
u. Frau.  
Mann  
rge  
III  
- Poststelle  
ort  
eine  
hoben.  
Anfrage.  
b und Frau.  
bei  
Lauter  
und  
abrumm  
tenbrunn 38  
rgswandere  
saal  
ton Retusch  
feinbach  
henlage 840  
genstadt  
öner Saal  
de Preise  
te  
rge.  
Laad des  
Fremden-  
assenlager  
- Garagen.  
ersportstadion  
gelegenen  
enhöhle  
stein.  
berg  
flugtotal.  
ute Küche.  
ntzee.  
Schmalz.  
le  
nderer.  
ere.  
nd Frau.  
tz