

Auer Tageblatt

erhellungen nehmen die Rechte, und für Anwärter die Poststellen eingezogen. — Erscheint wöchentlich. — Fernspreck-Anschluß Nr. 23.

Anzeiger für das Erzgebirge

Verantwortlich: Die Verlagsredaktion. Druck: Die Verlagsredaktion. Preis: 20 Pfennige. Anzeigenpreis: 20 Pfennige. Anzeigenpreis: 20 Pfennige. Anzeigenpreis: 20 Pfennige.

Telegramme: Tageblatt Erzgebirge. Enthaltend die amtlichen Bekanntmachungen des Rates der Stadt und des Amtsgerichts Auz. Postfach-Nr. 1498

Nr. 211

Dienstag, den 10. September 1929

24. Jahrgang

Der Krieg ist ein Geschäft

Amerikas Rüstungsindustrie soll durch bezahlte Agenten die Abrüstung zu verhindern suchen

Mit einer rücksichtslosen Entschiedenheit, die seit den Tagen Wilsons kein Präsident gezeigt hat, hat Präsident Hoover in der Pressekonferenz am Freitag die Beschuldigung aufgebracht, daß die amerikanische Schwerindustrie ihre Hand im Spiel habe, um die Abrüstungsverhandlungen zum Scheitern zu bringen. Grund zu diesem Verdacht gab ein Prozeß, den der Holtzinger-William G. Shearer gegen die „Bethlehem Steel Corp.“, die „American Brown Boverie“ und die „Newport News Shipbuilding and Drydock Co.“ anstrengt hatte. Shearer erklärt, er habe für seine Tätigkeit während der Genfer Konferenz und anderwärts von den Beklagten 51 230 Dollar erhalten, und er prozessiert um Auszahlung weiterer 257 000 Dollar für geleistete Dienste. Sofort nach der Einreichung der Prozesakten nahm Senator Borah die Angelegenheit auf und stellte eine Untersuchung durch den Ausschuß des Senats in Aussicht, wenn nicht der Marineauschuss des Senats es vorzöge, selbst eine Untersuchung durchzuführen. Nach nicht 24 Stunden, nachdem Borah die mysteriöse Klage ins Licht der Öffentlichkeit gezogen hatte, nahm Präsident Hoover die Gelegenheit wahr, in einer schriftlichen Erklärung an die Presse Shearer als einen Propagandisten allerer Sorte zu brandmarken und die drei in die Sache verwickelten Schiffswerke aufforderte, sich zur Beschuldigung zu äußern. Der Präsident stellte ferner mit, daß er den Justizminister aufgefordert habe, die geeigneten Schritte zu ergreifen. Shearer ist ein bekannter Lobbyist in Washington, steht mit der „American Legion“ und mit „Navy“-Männern des Kongresses zusammen und hat großen

Einfluß. Seine öffentliche Propaganda hat viel dazu beigetragen, daß die Kriegsbereitschaft Amerikas wesentlich erhöht wurde. Daß dieser Mann die drei größten amerikanischen Stahlindustrien öffentlich als seine Brotgeber aufdeckt, ist ein Skandal, der wie eine Bombe in Washington eingeschlagen hat. Niemand war geneigt, der Klage Shearers zunächst große Bedeutung zuzumessen, da Prozesse dieser Art in Amerika an der Tagesordnung stehen. Nachdem aber Hoover die Initiative ergriffen hatte, die dunklen Beziehungen Shearers zur Stahlindustrie aufzudecken, gewinnt die Klage ein sensationelles Interesse. Shearer erklärte, daß er bereit sei, zu einer vom Kongreß zu veranstaltenden Untersuchung zu erscheinen und sämtliche Fragen zu beantworten, die an ihn gestellt werden würden. Die „Newport News Shipbuilding Co.“ hat durch ihren Präsidenten Ferguson die Erklärung abgegeben, daß sie niemals Shearer beauftragt habe, der Abrüstung zu opponieren. Sie gibt jedoch zu, daß sie Shearer bis vor einigen Monaten „beschäftigt“ hatte. Die „Newport News Shipbuilding Co.“, eine Schwestergesellschaft der „Brown Boverie“, stellt eine sofortige Neuerung zur Angelegenheit in Aussicht, stellt aber bereits fest, daß „die Klage Shearers durch die Tatsachen nicht unterstützt“ werde. Die „Bethlehem Steel Co.“ endlich erklärt durch ihren Präsidenten Grace die Klage als völlig unbedeutend. Daß dem Präsidenten Hoover und dem Kongreß diese mehr oder weniger lendenlahmen Erklärungen genügen werden, ist nicht anzunehmen.

Dr. Eckener über die zukünftigen Zeppelinpläne

Dr. Eckener, der im Laufe des Sonnabend-Nachmittags mit dem Papag-Dampfer „Newport“ die Heimreise antrat, empfing im Hotel die Vertreter der Presse, denen er auf ihre Fragen nach seinen künftigen Plänen eingehend Auskunft gab. Dr. Eckener betonte, er habe in Amerika nur allgemeine Besprechungen mit Vertretern aller großen Völkergruppen gehabt. Das Luftschiff ein internationales Verkehrsmittel sei, müsse die Entwicklung auf internationaler Basis erfolgen. Endgültige Verhandlungen seien erst möglich nach weiteren Besprechungen mit der deutschen Interessentengruppe, der die Papag und Großbanken, wie die Darmstädter- und Nationalbank und die Disconto-Gesellschaft angehörten. Diese Besprechungen, an denen auch Vertreter der amerikanischen Interessenten teilnehmen, würden sofort nach der Ankunft in Hamburg beginnen. Er habe bei den amerikanischen Völkergruppen zum ersten Male ein wirkliches und ernsthaftes Interesse gefunden. Ein greifbares Ergebnis der Besprechungen in Amerika sei die völlige Verständigung mit dem Leiter der Goodyear Zeppelin Company, Hirschfeld, über eine enge Zusammenarbeit der amerikanischen Gesellschaft mit der Zeppelin Luftschiffbau-Gesellschaft für die Einrichtung eines Zeppelin-Dienstes Europa-Amerika und Europa-Südamerika. Zunächst sei nur eine Linie Europa-Amerika geplant. Der amerikanische Endpunkt werde wahrscheinlich irgendwo südlich der Linie Baltimore-Washington liegen, da dort die meteorologischen Verhältnisse für Abflug und Landung am günstigsten seien. Der europäische Endpunkt werde sich gleichfalls aus Rücksicht auf die Wetterverhältnisse etwa in der Mitte Frankreichs mit guten Verbindungen nach Deutschland befinden. Bei Frankreich sei in dieser Angelegenheit nur leicht vorgeföhrt worden. Die Sache sei zuerst nach der Notlandung in Cuers-Pierrefeu besprochen worden. Dies sei ein gutes Ergebnis der damaligen Notlandung gewesen. Dr. Eckener erklärte, er habe sämtliche Verhandlungen bis nach dem Aufbruch verschoben, um die letzten Zweifel von der Durchführbarkeit seiner Projekte zu überzeugen. Weiter erklärte Dr. Eckener lächelnd, ebe die Transatlantische Luftschiff-Dienst-Gesellschaft gegründet werde, sei natürlich noch umfangreiche Kleinarbeit zu leisten, besonders wenn die Anwälte eingriffen. Die Flotte für den Amerika-Europa-Dienst müsse mindestens vier Zeppeline umfassen. Die Einrichtung eines solchen Dienstes einschließlich einer Doppelhalle an beiden Endpunkten erfordere ein Kapital von etwa 15 Millionen Dollar. Alle vier bis fünf Tage müsse sowohl von Europa wie von Amerika die Abfahrt eines Schiffes erfolgen. Natürlich werde man bemüht sein, für die Luftschifflinie Verträge über Postbeförderung zu erhalten. Beim Bau der neuen Luftschiffe würden die bisherigen Erfahrungen ausgewertet werden. Der Schiffkörper würde aerodynamisch verfeinert werden und länger und dicker sein. Die Passagier-Kabinen werde man zur Erhöhung der Bequemlichkeit

innen einbauen. Die Schiffe, die mit acht Motoren versehen sein würden, hätten eine Geschwindigkeit von etwa 110 Km. erreichen, sobald der Flug von Osten nach Westen etwa 45, der von Westen nach Osten etwa 60 bis 70 Stunden in Anspruch nehme. Die Tragfähigkeit werde man so bemessen, daß außer 24 Passagieren im Winter noch etwa 15 Tonnen Fracht mit Einschluß der Post, im Sommer 10 bis 12 Tonnen mitgeführt werden können. Der Fahrpreis je Passagier sei mit etwa 1000 Dollar anzusetzen. Die Aufnahme des Betriebes werde kaum vor dem Jahre 1933/34 möglich sein, da das erste deutsche Luftschiff erst Ende 1931 vollendet werden könne. 1932 könne ein weiteres deutsches Luftschiff fertiggestellt sein. Da die Goodyear Zeppelin Company zurzeit zwei Luftschiffe für die amerikanische Marine im Auftrag habe, könne in Aktion vor 1931 wohl kaum ein Luftschiff für den Transatlantik-Dienst gebaut werden. Die Luftschiffe, deren Gasfassungsvermögen 145 000 cbm betragen werde, würden in Zukunft mit Helium gefüllt, jedoch ein völlig sicheres Verkehrsmittel darstellen. Der Südamerikadienst werde über Pernambuco gehen. Für diese Linie steht in Sevilla ein Flughafen zur Verfügung. Gegenüber dem „Graf Zeppelin“, dessen Ausmaße durch die Verhältnisse der kleinen Friedrichshafener Halle bedingt gewesen seien, werde der neue Zeppelintyp eine größere Steuerfähigkeit aufweisen, die ein ruhigeres Fahren auch bei böigem Wetter ermöglichen werde. Angesichts dieser Verbesserungsmöglichkeiten könne man den „Graf Zeppelin“ nicht als das Ideal-Luftschiff bezeichnen. Günstige Lage des Flughafens und Mechanisierung des Landungsprozesses vorausgesetzt, werde man in Zukunft eine Bodenmannschaft von nur 60 bis 80 Personen benötigen. Es sei unwahrscheinlich, daß der „Graf Zeppelin“ je wieder nach Lakehurst fliege. Er sei zwar dort mit glänzender Gastlichkeit aufgenommen worden, aber man dürfe Lakehurst nicht zu sehr beanspruchen. Der „Graf Zeppelin“ habe seine Schuldigkeit getan. Er werde nicht in den Transatlantik-Dienst gestellt, sondern künftig nur der Ausbildung neuer Mannschaften und ähnlichen Zwecken dienen. Schließlich stellte Dr. Eckener noch fest, daß der Goodyear Zeppelin Co. ausgezeichnetes deutsches und amerikanisches Personal zur Verfügung stehe.

Berlin—Marseille in sieben Stunden

Ein um 2 Uhr 35 Min. am Sonnabend mit einem Jagdflug in Berlin aufgestiegenes deutsches Verkehrsflugzeug, das vom Flugschiffpiloter Albrecht gesteuert wurde, ist um 9 Uhr 45 ohne Zwischenlandung auf dem Flughafen Marseille-Margon eingetroffen. Nach Benzinübernahme ist das Flugzeug um 10 Uhr 35 wieder gestartet, um ohne Zwischenlandung Sevilla zu erreichen.

Bombenpolitik

Zwölf Bombenattentate seit November 1928 — Ein innerer Zusammenhang? — Serien von Höllemaschinen — Die starke Panik

Mit gewaltigem Knall und großer Sprengwirkung explodierte in der Nacht vom Donnerstag zum Freitag neben dem Haupteingang zum Regierungsgebäude in Båneburg eine Bombe. Am Freitag selbst wurde auf dem Postamt 27 in Berlin erneut eine Bombe aufgefunden, die in einer Kåhse mit Holzkohle 25 Revolverpatronen enthielt. Bei ihr fehlte freilich der Zånder, doch hätte das Papier und die Holzkohle nur angeheft zu werden brauchen, um Unheil anzurichten. Der Berliner Postbeamtenrat bemåchtigte sich begreiflicherweise eine große Unruhe, zumal in diesen Tagen bei mehreren Poståmtern des Berliner Zeitungsviertels Drohungen einliefen, daß die Kåmter in die Luft gesprengt werden sollten.

Damit haben wir seit dem 26. November 1928 nicht weniger als zwölf Anschläge und Attentate zu verzeichnen. Hier ist die traurige Liste:

1. In der Nacht vom 26. zum 27. November 1928 das Attentat auf das Haus des Amts- und Gemeindevorstehers in Hllenstdt, Kreis Schleswig.
2. Am 28. November 1928 Bombenfund in Weidenfleth vor dem Hause des Amtsvorstehers.
3. Am 28. November 1928 Thnomitattentat auf das Auto des Amtsvorstehers in Lunden, Kreis Norderdithmarschen.
4. Am 5. bis 6. April 1929 Anschlag mit Handgranaten in Wesselsburen.
5. In der Nacht vom 22. bis 23. Mai 1929 Explosion im Landratsamt von Fehde.
6. Vom 29. bis 30. Mai 1929 Pulverexplosion in der Garage des Schurats von Hhenwestedt.
7. Am 9. Juni 1929 Attentat auf das Haus des Landrats in Niebüll, Schleswig.
8. In der Nacht zum 1. August 1929 Attentat in Båneburg auf die Villa des Rechtsanwalts Dr. Strauß.
9. In der Nacht zum 29. August 1929 Bombenanschlag auf das Wohnhaus des Regierungspräsidenten Grimpe in Schleswig.
10. Am 1. September 1929 Bombenattentat auf den Reichstag in Berlin.
11. Attentat auf das Regierungsgebäude in Båneburg in der Nacht vom 5. zum 6. September 1929.
12. Entdeckung von 25 Revolverpatronen mit Holzkohle im Schalterraum des Postamts 27 in Berlin am 6. September 1928.

Bei fast allen großen Bombenanschlgen in Schleswig, Berlin und Båneburg wurden die gleichen Hllemaschinen verwendet. Bis in die Einzelheiten hinein stimmen die Bomben miteinander überein. Die Sachverständigen des Geheimdienstes vermuten, daß zwei geheime Fabrikationsbetriebe vorhanden sind, die die Hllemaschinen gleich serienweise herstellen. Trotz aller Bemühungen ist es aber noch nicht gelungen, diese Fabrikationsherde ausfindig zu machen.

Ebenso auffallend ist, daß bei all diesen Anschlägen glücklicherweise Menschenleben nicht zu Schaden kamen. Darum ist die Annahme begründet, daß die Sprengstoffattentter es weniger darauf abgesehen hatten, Menschen zu verletzen, als öffentliche Unruhe zu erzeugen und zu demonstrieren. Bomben als Demonstrationsmittel sind demgemäß die neueste Errungenschaft in unserem politischen Leben!

Politischer Terror pflegt nach Ausweis der ganzen Kulturgeschichte in groerem Umfange nur in außergewöhnlichen und aufgeregten Zeiten in die Erscheinung zu treten. Er steht im stärksten Widerspruch zu allen Errungenschaften menschlicher Zivilisation und Kultur. Schon aus rein menschlichen Gründen ist er aufs strengste zu verurteilen. Als politisches Kampfmittel muß er abgelehnt und im Interesse der Staatraison mit allen Machtmitteln des Staates bekämpft werden.

Ein innerer Zusammenhang sämtlicher Anschläge ist nicht von der Hand zu weisen. Die meisten von ihnen erfolgten in Gegenden, in Schleswig und Båneburg, in denen weite Kreise der Bauernschaft über unser Steuerwesen äußerst erbittert sind und in denen sich namentlich in der Jungbauernschaft ein geradezu erschreckender Radikalismus bemerkbar macht. Um nach keiner Seite hin ungerecht zu werden, halten wir mit unserem Urteil über die Urheber der Attentate zurück, bis es der Polizei gelungen ist, wenigstens einige