

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Drohbrief: Nachrichten Dresden.
Fernsprecher - Sammelnummer: 25 241.
Nur für Nachgelächte: 20 011.

Bezugs-Gebühr vom 1. bis 15. Oktober 1924 bei Hgl. zweimaliger Zustellung bei Haus 1,50 Goldmark.
Postbezugspreis für Monat Oktober 1 Goldmark. Einzelnummer 10 Goldpfennig.
Die Anzeigen werden nach Maßstab berechnet; die einseitige 30 mm breite Zeile 30 Pfg., für auswärts 35 Pfg. Familienanzeigen und Schillinge ohne Rabatt 10 Pfg., außerhalb 20 Pfg., die 30 mm breite Reklameweile 150 Pfg., außerhalb 200 Pfg. Offertengelb 10 Pfg. Ausw. Beiträge gegen Vorauszahlung.

Schriftleitung und Hauptgeschäftsstelle:
Marienstraße 38/40.
Truck u. Verlag von Oetph & Reichardt in Dresden.
Postfach - Nummer 1068 Dresden.

Nachdruck nur mit deutlicher Quellenangabe („Dresdner Nachr.“) zulässig. — Ungeplante Eindrücke werden nicht aufbewahrt.

Hotel Bellevue

Nachmittagtee; Mittag- und Abend-
tisch auf der Terrasse im Garten
und im Terrassensaal an der Elbe
Bekanntes vornehme Tafelmusik

Jeden Mittwoch Abend
Reunion

Die Fraktionsbesprechungen.

Die Führer des Zentrums und der Demokraten lehnen eine Rechtserweiterung ab.
Transkontinentaler und transatlantischer Verkehr durch Zeppeline. — Äußerungen des „J. R. III.“-Kommandanten.

Die Besprechungen mit dem Zentrum und den Demokraten.

Durch Funkgespräch.
Berlin, 10. Okt. Auf Grund der gestrigen Äußerungen der Deutschen Volkspartei empfing der Reichskanzler am Freitag vormittag die Fraktionsführer des Zentrums und der Demokraten, um sie über ihre Meinung zu befragen. An der Besprechung nahmen außer dem Reichskanzler Herr von Helldorf, Reichswirtschaftsminister Damm und Reichsernährungsminister Graf Rautsch teil. Für das Zentrum waren erschienen die Abg. Schreier, Steierwald und v. Guertel, für die Demokraten die Abg. Koch, Erdmann, Dr. Haas und Reinath.
Beide Fraktionen erklärten übereinstimmend, daß sie eine Erweiterung der Reichsregierung nach rechts im gegenwärtigen Augenblick für inopportun hielten. Die Besprechungen dauerten bis kurz vor 12 Uhr.
Die Ablehnung der Regierungserweiterung nach rechts wurde von den Führern des Zentrums nur für ihre Person ausgesprochen.
Eine endgültige Entscheidung ist der Fraktion selbst vorbehalten.

Im Augenblick kommt, wie von der Regierung nachstehender Seite mitgeteilt wird, zunächst lediglich die Beibehaltung des gegenwärtigen Kabinetts in Frage. Die Reichsregierung sei gemäß, die noch unbesetzten Ministerien, wie das Justiz-, Verkehrs- und dann das fremdenpolitische Innenministerium so zu besetzen, daß sie mit diesem Kabinetts für eine Mehrheit im Parlament rechnen können. Innerhalb der Koalitionsparteien bestünde der Wunsch, zunächst einmal, nachdem die Volksgemeinschaft des Reichskanzlers (Schleier), alles beim alten zu lassen.

Die Besprechung mit den Sozialdemokraten.

Durch Funkgespräch.
Berlin, 10. Oktober. Die Besprechung des Reichskanzlers mit den sozialdemokratischen Führern dauerte nur wenige Minuten. Der Reichskanzler legte ihnen, wie es heißt, die Frage vor, wie sich die sozialdemokratische Fraktion im Falle eines Weiterbestehens des bisherigen Kabinetts verhalten würde. Außerdem wurde über die Auslegung des gestrigen Kommuniqués über die Besprechung mit den Sozialdemokraten zur Regierungserweiterung nach rechts gesprochen. An dieser Besprechung nahmen teil als Führer die Abgeordneten Müller-Franken, Wels und Hilferding.

Die Deutschnationalen erkennen die Richtlinien an.

Berlin, 10. Oktober. In der heute mittag stattgefundenen Aussprache des Reichskanzlers mit den Vertretern der Deutschnationalen Volkspartei teilten die deutschnationalen Vertreter ihre Auffassung zu den einzelnen Punkten der ihnen am Dienstag vorgelegten Richtlinien mit und erklärten sie als geeignete Grundlinie für die weiteren Verhandlungen für die Regierungserweiterung an.
Für heute nachmittag haben sämtliche Fraktionen mit Ausnahme der Deutschvölkischen und der Kommunistischen Sitzungen abgeräumt. Daß auch in ihnen die Entscheidung

noch nicht fallen wird, steht bereits fest. Aus Zentrumskreisen wird heute früh gemeldet, die Partei wolle in den weiteren Besprechungen des Kanzlers offiziell vorkommen, die Verhandlungen über die Regierungserweiterung auf spätere Zeit zu vertagen.

Ein Mißtrauensantrag gegen das Kabinett Marx.

(Eigener Drahtbericht der „Dresdner Nachrichten“.)
Berlin, 10. Okt. Wie wir erfahren, hat die deutschvölkische Reichstagsfraktion beschlossen, im Reichstags den Antrag einzubringen, der Regierung Marx das Mißtrauen auszusprechen.

Die Anleiheausgabe.

Abmachungen zwischen Luther und Owen Young.
London, 10. Oktober. Gestern hat eine Unterredung zwischen dem Finanzminister Dr. Luther und dem Generalagenten für die Reparationen Owen Young stattgefunden, in der eingehend wichtige Einzelheiten über die Ausgabe der Anleihe festgestellt worden sind. Es ist nunmehr gewiß, daß die Anleihe zu einem Kurs ausgeben wird, der bei einer normalen Verzinsung von sieben Prozent den Zeichnern rund 8 Proz. Ertrag bringen werde. Ferner sind die Anteile folgendermaßen geregelt worden: England 12 Millionen Pfund, Frankreich 3 Millionen, Belgien 1½ Millionen, Schweden, Schweiz und Italien je 1½ Millionen Pfund.

Die Repho und der Anleihe-Entwurf.

London, 10. Oktober. Laut „Daily Telegraph“ ist der Generalagent für die Reparationszahlungen, Owen Young, gestern abend von London nach Paris abgefahren, um an der heutigen Sitzung der Reparationskommission teilzunehmen, der der Entwurf der Bedingungen der Dawes-Anleihe zwecks formeller Billigung durch die Reparationskommission unterbreitet werden soll. Wenn diese Billigung erteilt sei, werde das Übereinkommen zwischen Deutschland, den Emissionsbanken und den Uebernehmern zur Zeichnung offen stehen, wahrscheinlich morgen, wenn nicht sogar heute nachmittag.

Die zweite Oktoberrate auf Reparationskonto.

Berlin, 10. Okt. Nachdem Deutschland am 1. Oktober dieses Jahres einen Betrag von 14 Millionen Goldmark auf Reparationskonto eingezahlt hat, soll heute die Zahlung der zweiten Oktoberrate erfolgen. Diese Rate beträgt gemäß den Bestimmungen des Reichsvertrages zwischen Deutschland und den Reparationszahlungen 15 Millionen Goldmark. Auf das Dawes hat bereits am Donnerstag vom Finanzministerium Mitteilung erhalten, daß der Betrag bereitgestellt sei.
Wie hoch sich der abdem am 20. Oktober fällige deutsche Betrag belaufen wird, läßt sich noch nicht übersehen und hängt in erster Linie von der Höhe der von der Regie getätigten Zahlungen und den Einnahmen des Recovery Actes ab.

Wahlkampfstimmung in England.

Konservativ-liberale Einheitsfront?

(Eigener Drahtbericht der „Dresdner Nachrichten“.)
London, 10. Oktober. Im Parlament löste die Notiz über die Neuwahlen große Begeisterung aus. Der auffälligste Punkt, auf den 29. Oktober letzte Wahltermin bewies, daß MacDonald entschlossen ist, die Chance auszunutzen, welche dadurch geboten ist, daß die Labour-Partei bestens auf die Neuwahlen vorbereitet ist, die anderen Parteien dagegen nicht in demselben Maße. Der „Standard“ bekennt als erstes Blatt die konservativ und liberale Einheitsfront gegen die Labour-Partei aufzurufen, indem er vorschlägt, eine acenseitige Bekämpfung bei „dreieckigen“ Wahlen möglichst auszuschießen. Die Verteilung der Wahlsitze ist nicht einheitlich, aber vorwiegend wird angenommen, daß eine stabilere Regierung der Konservativen am wahrscheinlichsten sei. Die Worte ist von dem Ergebnis nur wenig berührt.

Der erste unionistische Wahlausruf.

Basel, 10. Oktober. Die „Basler Nachrichten“ melden aus London: Der erste Wahlausruf der Unionisten ist bereits Donnerstag mittag erschienen. Er beweist, daß der Sturz der Regierung allgemein erwartet war. Der unionistische Wahlausruf verlangt u. a. die Entfernung der bolschewistischen Agenten aus England, den Abbruch aller Beziehungen mit Sowjetrußland, solange nicht die englischen Vorkriegsschulden durch eine russische Volksvertretung anerkannt sind und die Freiheit im inneren Wirtschaftsverkehr zwischen Arbeitern und Arbeitnehmern. Die Beziehungen zum Völkerbund und zu Deutschland werden in dem unionistischen Wahlausruf nicht erwähnt.

Kommunisten und Labour Party im Wahlkampf.

Rotterdam, 10. Oktober. Der „Courant“ meldet aus London: Die neugegründete kommunistische Arbeiterunion lehnt die Unterstützung der Arbeiterpartei im Wahlkampf ab. Man muß mit einem Uebergang von etwa einem Fünftel der Wähler der Arbeiterpartei zu der neuen kommunistischen Partei rechnen. Der Wahlausruf der Arbeiterpartei spricht in aufreizender Weise von dem Entscheidungskampf zwischen Kapitalismus und der englischen Arbeiterschaft Englands und von dem Kampfe der englischen Arbeiter für die Solidarität. Auch die „Times“ errechnet für die Wahlen eine Abschwächung vieler Arbeiterstimmen für die in Liverpool gegründete kommunistische Arbeiterunion.

Die Amerikafahrt des Zeppelinschiffes.

Von Major a. D. Dr. August v. Parseval.

Mit großer Begeisterung wurde das neue Z-Schiff bei seiner Probefahrt in ganz Deutschland empfangen; hat man doch überall das Schiff wie eine Erinnerung an unsere große Zeit begrüßt. Nun fragen sich aber sehr viele: wird das Schiff die darauf gezielten Hoffnungen erfüllen, wird es glücklich nach Amerika hinübergelangen, und wird sich ein Luftschiff für den transozeanischen Verkehr eignen? Da sehr viel Skeptizismus in diesen Fragen liegt, so sei es mir gestattet, dieselben ruhig und objektiv zu beantworten.

Zunächst die Vorkriegseigenschaften des Schiffes: eine Geschwindigkeit von über 100 Kilometer in der Stunde, eine bedeutende Tragkraft, im Sommer frohlich kleiner wie im Winter, ein ruhiger, weicher Flug, der im Gegensatz zu Flugzeugen keine Seerkrankheit verursacht, ein großes „Stehvermögen“: das sind die Eigenschaften, die es ermöglichen, auch große Reisen mit Sicherheit anzuknüpfen. Der Komfort kann bei großen Schiffen, vielleicht nicht ganz, aber doch nähern, die Behaglichkeit eines großen Ozeandampfers erreichen, und dabei dauert die Reise nur den dritten Teil der Zeit. Die Landungen sind behaglich und gefahrlos. Die Fahrt kann bei Tag und Nacht stattfinden, während Flugzeuge nächtliche Landungen, wenigstens solche mit Vorkäufen, zurzeit noch nicht wagen dürfen. Alles das sind die Vorzüge, aber man wird hier einwenden: wie steht es mit der Betriebssicherheit? Hier müssen die Verhältnisse einer ernstlichen Prüfung unterzogen werden. Zunächst ist die Frage der Motoren zu erörtern, die bei zwei Drittel aller Störungen in der Luft die Schuldigen sind. Und hier ist das Aufschick dem Flugzeug ganz gewaltig überlegen. Es besitzt nicht einen Motor, sondern deren fünf, die alle in getrennten Gondeln aufgestellt sind und ganz selbständige Maschinenform bilden. Es ist daher ohne Störung der Fahrt möglich, einen schadhaften Motor stillzulegen und in Stand zu setzen, und da meistens nur Kleinigkeiten fehlen, die sich in kurzer Zeit beheben lassen, so bedeutet das eine ganz wesentliche Erhöhung der Betriebssicherheit, und man kann sagen: es ist so gut wie ausgeschlossen, daß die Antriebsvorrichtung versagt, zumal da auch die Luftschiffmotore viel kräftiger und solider gebaut sind als Flugzeugmotore.

Ein zweites Bedenken ist die Feuergefahr. Hier sind zwei gefährliche Stoffe vorhanden: das Benzin und der Wasserstoff, und das Benzin ist das gefährlichere. Aber in ganz kurzer Zeit wird man daselbst auch völlig befriedigen. Der Schwermotor ist auf dem Marsch; schon heute wird das Schwere in Tausenden von Kraftwagen erfolgreich gebrannt, und die Einführung des Diesel-Verdichtungs-Systems wird das Luftschiff nicht nur feuerfester machen, sondern auch den Betriebsstoffverbrauch und die Kosten wesentlich herabdrücken und die Wirtschaftlichkeit erhöhen. Das Schwere ist aber nicht explosionsfähig; es kann nicht vorformen, daß Dampf sich mit Luft vermischen und sich plötzlich entzünden, wie man das mit Benzin häufig erlebt hat. A. V., wenn ein Motor mit Benzin gewaschen wurde. Daß trotzdem auf das Gewissenhafteste Sorge getragen werden muß, daß die Gondeln weit genug vom Ballon absteigen, so daß selbst eine harte Flamme in der Gondel dem Ballon nicht gefährlich werden kann, ist selbstverständlich. Nicht so einfach liegt die Frage mit dem Wasserstoff. Zwar hat man ein Ballongas gefunden, das nicht brennbar ist, das Helium; aber in der Natur kommt der Stoff nur selten vor. In der Luft sind so kleine Mengen, etwa ein Fingerring voll im Raummeter, daß die Gewinnung zu teuer ist. Das einzige Vorkommen findet sich bis jetzt in gewissen Gasquellen in Amerika. Hier ist aber die Menge nicht groß genug für einen lebhaften Luftschiffbetrieb; zu einem großen Teil wird man daher stets auf das Wasserstoffgas angewiesen bleiben. Aber das ist auch nicht bedenklich. Wenn man die nötigen Vorsichtsmaßregeln einhält, ist es unmöglich, daß sich der Wasserstoff im Ballon entzündet. Die Austrittsventile müssen hoch (30 Meter) über den Gondeln liegen, und das Schiff darf nicht zu eilig in die Höhe steigen, damit nicht plötzlich bedeutende Mengen Wasserstoff austreten. Diese Bedingnisse sind leicht zu erfüllen. Im Kriege freilich, wenn ein Schiff mit Brandgeschossen bombardiert wird, da ist der Wasserstoff unverwendbar. Im Frieden dagegen braucht man ebensowenig Angst vor dem Wasserstoff zu haben, wie vor einem Dampfer, in dem man schlafen soll; mit der feindlichen Einwirkung verschwinden auch die Verluste.

Noch ein drittes aber wird vom Publikum besonders gefürchtet: es ist das Wetter; der Sturm und das Gewitter. Hier ist zu bedenken, daß der Sturm über Land viel gefährlicher ist, wie derjenige über See, da der Sturm über Land am Boden zwar schwächer, aber auch viel unregelmäßiger ist, und nicht in der Stärke, sondern in der Unregelmäßigkeit des Windes liegt die Gefahr. Eine Beschädigung des Schiffes durch den Sturm über See ist daher viel weniger wahrscheinlich. Um aber eine volle Sicherheit gegen den Sturm zu erlangen, muß sich das Schiff der Wetter-