

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Verlagsort: Dresden.
Verlagsnummer 25 241.
Telefonnummer: 20011.

Bezugs-Gebühr vom 16. bis 31. Aug. 1925 bei täglich zweimaliger Zustellung im Haus 1,50 Mark.
Anzeigen-Preise: Die Anzeigen werden nach Goldmark berechnet; die einseitige 30 mm breite Zeile 30 Pfg. für auswärts 35 Pfg. Familienanzeigen und Stellenangebote ohne Rabatt 10 Pfg. außerhalb 20 Pfg. die 90 mm breite Reklamazeile 150 Pfg. außerhalb 200 Pfg. Oberzeile 10 Pfg. Klaus. Aufträge gegen Vorauszahlung.

Schriftleitung und Hauptverlagshaus:
Marsstraße 38/40.
Druck u. Verlag von Wiegand & Reichardt in Dresden.
Postfach-Nr. 1068 Dresden.

Nachdruck nur mit deutlicher Quellenangabe („Dresdner Nachr.“) zulässig. Unverlangte Schriftstücke werden nicht aufbewahrt.

Die zwei Formeln für die Ostgarantien.

Frankreichs Garantievorschläge in London. — Eine entmilitarisierte Zone auch im Osten? Der Demobilisierungskommissar und die Schwierigkeiten der Aga-Werke. — Friedensschluß in Syrien? — Die Hermannsfeier.

England und Frankreichs Ostbündnisse.

London, 17. August. Der diplomatische Berichterstatter des Daily Telegraph schreibt, es scheint, daß bei den letzten englisch-französischen Besprechungen über den geplanten Sicherheitspakt mindestens zwei verschiedene Formeln im Hinblick auf den Konflikt zwischen Deutschland und Polen erörtert wurden.

Gemäß der einen Formel würden die beabsichtigten deutsch-polnischen und deutsch-tschechoslowakischen Schiedsverträge nicht unter die individuelle Garantie Frankreichs gestellt werden, sondern unter die kollektive Garantie des Völkerbundes, wobei jedoch vorausgesetzt werde, daß im Falle, daß der Völkerbund Deutschland als Angreifer bezeichne, Frankreich zusammen mit der Tschechoslowakei und den anderen Mächten, die sich dazu bereitfinden, Sanktionen für die Durchführung der notwendigen militärischen Sanktionen gegen Deutschland sein würde. In diesem Falle könnte Frankreich durch die entmilitarisierte Rheinlandszone nur mit Erlaubnis des Völkerbundes hindurchmarschieren. Großbritannien würde von allen besonderen Verpflichtungen, außer seinen allgemeinen, von der Völkerbundsfähigkeit selbige Verpflichtungen, befreit werden.

Andererseits könnte der Völkerbund, wenn er seine Entscheidung zugunsten Deutschlands fälle, große Schwierigkeiten haben, sich die Dienste einer starken Militärmacht zu sichern, um seiner Entscheidung gegen Polen Geltung zu verschaffen.

Gemäß der zweiten Formel würde es, sollte plötzlich Krieg zwischen Deutschland und Polen ausbrechen, Großbritannien wegen der Dringlichkeit der dadurch geschaffenen Lage überlassen bleiben, selbst die Lasten zu wägen und gemäß seinem Urteil und seiner Verantwortlichkeit als Garant der entmilitarisierten Rheinlandszone zu beschließen, ob Frankreich berechtigt sei, durch diese Zone zu marschieren oder nicht. Wenn die Lasten unklar seien, und die britische öffentliche Meinung im Zweifel darüber bleibe, welcher Teil der Angreifer sei, so würde die Streitfrage an den Völkerbund zur Entscheidung überlassen werden. Infolge des Fehlens einer entmilitarisierten Zone an der Grenze zwischen Deutschland und Polen, sowie an der Grenze zwischen Deutschland und Danzig könnte der Angreifer hier nicht so leicht bestimmt werden, wie in Westeuropa.

Es bestehe jedoch kein Grund, weshalb nicht auch im Osten eine entmilitarisierte Zone mit gegenseitiger Zustimmung der Parteien geschaffen werden sollte. Wie dem auch sei, der Nachteil dieser zweiten Formel würde vom britischen Standpunkte aus sein, daß es, wenn England einmal Deutschland verurteilt, und den Durchmarsch des französischen Heeres durch die entmilitarisierte Zone gebilligt habe, für England äußerst schwierig sein würde, für den Fall, daß die Franzosen über den Rhein zurückgedrängt würden, einzugreifen, um die Deutschen davon abzuhalten, in französisches Gebiet einzudringen. Daher würde Großbritannien indirekt trotz der rein weltlichen Grundzüge der britischen Außenpolitik Gefahr laufen, in einen Krieg verwickelt zu werden, der aus einem rein östlichen Streit entstanden sei.

Dienstag Überreichung der Antwortnote.

Paris, 17. August. In hiesigen informierten Kreisen verlautet, daß die französische Antwort auf die deutsche Note in der Passfrage am Dienstag der deutschen Reichsregierung überreicht werden wird.

Interessant ist ein Washingtoner Telegramm der Pariser Ausgabe des „New York Herald“, demzufolge das amerikanische Staatsdepartement den ihm informatorisch mitgeteilten Inhalt der britischen Antwortnote ohne Gegenklärung zur Kenntnis genommen habe.

Der Reichskanzler bleibt in Berlin.

Berlin, 17. August. Reichspräsident v. Hindenburg weist seit vier Tagen auf dem oberbairischen Gut Dietramszell, wo er seinen Sommerurlaub in größter Zurückgezogenheit verbringt. Dr. Luther hat die diesmalige Fluoreise nach Wetzlar auf Später nicht angetreten. Außenminister Dr. Stresemann weist in Heringsdorf, wo er am Sonnabend seinen Geburtsstag feiert.

Friedensschluß Frankreichs mit den Syrern?

Die Bedingungen der Aufständischen.

London, 17. August. „Daily Mail“ behauptet in einer Meldung aus Jerusalem, daß Frankreich dem Vernehmen nach mit den Drusen Frieden geschlossen habe. Es heißt, daß die Bedingungen der Aufständischen einer hohen Geldbuße einschließen. Es verlautet auch, daß gewisse Personen eine politische Amnestie gewährt werde. (wh.)

London, 17. August. „Times“ meldet aus Jerusalem: Die letzten Nachrichten aus Syrien spiegeln die politische Beforsung in Damaskus wider. Dort sind zehn Panzerwagen aus Beirut gefahren worden, um auf die Stimmung der Bevölkerung einzuwirken. Aus Beirut wird gemeldet, daß eine Abordnung, die zur Unterhandlung mit den Drusen entsandt wurde, aus Hauran mit folgenden Bedingungen der Drusen zurückkehrte:

- 1. Hauptmann Carbillet muß des Gouverneurspostens von Dschebel Drus enthoben werden.
- 2. Ein französischer Gouverneur kann bestimmt werden, vorausgesetzt, daß er den Drusen genähert ist.
- 3. Niemand darf wegen des Aufstandes bestraft werden, und die Waffen der Drusen dürfen nicht beschlagnahmt werden.

Die Abordnung wurde vom General Sarrail empfangen, und hierauf Befehl gegeben, die in Damaskus, Tebezzor und Runcitra gefangengehaltenen Drusen freizulassen. (W. T. B.)

10000 Tonnen Höchstgrenze für Kriegsschiffe.

Angedachte Pläne Coolidges.

Washington, 17. August. Aus gutunterrichteter Quelle verlautet, daß Präsident Coolidge aus Anlaß der nächsten Flottenabstimmung die Abschaffung der Höchstgrenze von 10000 Tonnen für Kriegsschiffe in Erwägung zu ziehen, beabsichtigt. Man glaube im allgemeinen, daß England einen solchen Vorschlag gutheißen werde.

Behördliches Eingreifen im Falle Stinnes.

Gegen die Stilllegung der Aga-Werke.

Der Betriebsrat hinter Edmund Stinnes.

Berlin, 17. August. Der Oberpräsident der Provinz Brandenburg hat in seiner Eigenschaft als Demobilisierungskommissar für heute eine Sitzung einberufen, um über Maßnahmen zur Vermeidung der Stilllegung der Aga-Werke zu beraten. In einer vom Vorsitzenden des Betriebsrates der Aga-Werke Dr. v. Montanovsk ausgegangenen Aufschrift wird das Vorgehen der Darmstädter und Nationalbank anlässlich der gegen Edmund Stinnes verhängten Kreditverweigerung kritisiert und gleichzeitig mitgeteilt, daß der Betriebsrat von sich aus alle Mittel ergriffen habe, um die Stilllegung der Werke zu verhindern. Das Geschehen Dr. Edmund Stinnes von zwei Millionen Aktien der Aga-Gesellschaft an seine Arbeiter wird lebhaft erörtert. Wenn man auch schon mehrere Arten von Arbeiteraktien und Gewinnbeteiligungen der Arbeiterchaft gekannt hat, so steht der Fall, daß die Verleugung eines Werkes ohne jeden Gegenwert plötzlich völlig ohne Beispiel da. Die deutschen Gewerkschaften haben bisher von ihrem Standpunkte aus jede Gewinnbeteiligung der Arbeiter und auch die „Verfälschung“, die dem Staat am nächsten kommt, abgelehnt, wie sie auch von den Unternehmern eingetragenen Wohlfahrtsvereinigungen nicht geübt wird. Da sie in allen derzeitigen Maßnahmen eine Einschränkung der Freiheit, vor allem der Preisfreiheit der Arbeiter, erblickt. Andererseits wird aber in der Gewerkschaften oft angegeben, daß bei der Aga die Verhältnisse anders liegen als sonst. Offiziell haben noch keine Verhandlungen zwischen der Arbeiterchaft und den gewerkschaftlichen Anhängen stattgefunden, doch glaubt man, daß die Verleugung sich ziemlich weitgehend mit der Verwaltung der Aga-Werke solidarisch erklärt.

Die Bauarbeiter gegen den Schiedsspruch.

Berlin, 17. August. Eine Versammlung der Berliner Zimmerer hatte gestern den für das Berliner Baugewerbe vom Arbeitsministerium gefällten Schiedsspruch einstimmig abgelehnt, weil er geringere Löhne vorsehe, als ein Antrag des Streikts gemachter Vergleichsvorschlag des Berliner Schlichters. Die Maurer und Hilfsarbeiter treffen ihre Entscheidung erst heute.

Auch aus dem Reich laufen fortgesetzt Nachrichten ein, die besagen, daß die örtlichen Organisationen der Bauarbeiter in den großen Städten sich mit dem Schiedsspruch nicht einverstanden erklären. Der Arbeitgeberverband tritt morgen zusammen, um zu beschließen, ob die Verbindlichkeitsklärung des am letzten Freitag ergangenen Schiedsspruches beantragt werden soll oder nicht. Große öffentliche Betriebe, wie z. B. die städtischen Berliner Gaswerke und auch die Elektrizitätswerke sind durch den Bauarbeiterstreik in Bedrängnis geraten und haben die zuständigen Behörden darauf aufmerksam gemacht, daß durch die Arbeitsruhe im Baugewerbe wichtige, für die Allgemeinheit bestimmte Bauten, nicht bis zum Beginn des Winters fertiggestellt werden könnten.

Verhinderung der Verhandlungen bei der Bahn.

Berlin, 17. August. Heute sollten bei der Hauptverwaltung der Reichsbahn die seit einigen Wochen schwebenden Lohnverhandlungen mit den Gewerkschaftsvertretern fortgesetzt werden. Infolge der ungeheuren Vorarbeiten, die die Reichsbahn durch Aufstellung von Statistiken und Berechnungen für die Verhandlungen zu leisten hat, ist es nicht möglich gewesen, den Termin innezuhalten. Der Beginn der Lohnverhandlungen ist deshalb auf den kommenden Mittwoch festgesetzt worden.

Deutschlands Luftgeltung.

Die Luftnote der Entente in praktischer Belichtung.

Von M. Furinef, München.

Es ist absolut falsch, heute noch von einem Verknüpfungslinien der Luftfahrt sprechen zu wollen. Nein, wir müssen es vor aller Welt sagen, daß durch Deutschlands Mißbillie die Luftfahrt eine Verkehrshindernis geworden ist, mehr noch, eine Verkehrsnöwendigkeit geworden ist. Wenn diesfalls und jenseits der Meere überall, wo fehrplanmäßiger Luftverkehr besteht,

mit weitem aiffernamäßigen Vorprung Anwesenheit deutscher Konstruktion

und deutscher Provenienz eingeschlo sind, so wäre es doch eine Vogel-Strauß-Taktik, wollten wir unser eigenes Werk verfeinern. Eine Statistik der im Weltluftverkehr tätigen Flugzeugtypen würde das Übergewicht der deutschen Maschinen ohne weiteres feststellen müssen. Von dieser Tatsache ist bei jeder Betrachtung auszugehen. Wohl waren Amerika und Frankreich im Flugwesen überhaupt früher auszuzeichnen als Deutschland, eine Tatsache, die uns in der ersten Periode des Weltkrieges sehr zum Nachteil war, aber das als Kriegswirtschaft heute noch verdrängte Deutschland hat es unter den schwierigsten Verhältnissen der Nachkriegszeit fertig gebracht, im zivilen, friedlichen Luftverkehr technisch und konstruktiv zu führen. Und das trotz der Versailles Fesseln und Ketten, die gerade auf dem Gebiete des Flugaerbaues Deutschland kaum das Luftschrauben ermöglichen.

Dank der aerodynamisch und aerostatisch bis auf die allerletzte Kleinigkeit mit peinlicher Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt durchkonstruierten deutschen Flugzeuge ist der Luftverkehr heute in der ganzen Welt etwas genau so selbstverständliches wie die Eisenbahn und der Dampfer. Dem Weltluftverkehr ist der allernueste Verkehrsfaktor, mit dem die Weltwirtschaft rechnen muß, und den sie in ihr Wirtschaftskalkül längst eingestellt hat. Weil dem so ist, sollten wir eigentlich nicht mehr von „Luftverkehr“ sprechen, sondern wir müßten uns mit dem richtigeren Begriff vertraut machen: Handelsluftfahrt. Damit geben wir auch einen klaren Grenzstrich zwischen Militär- und Zivilfluga. Der Sammelbegriff Handelsluftfahrt wird auch endlich in dem größten Teil der deutschen Presse die Luftverkehrsnachrichten aus dem sportlichen Teil hinaus- und in den wirtschaftlichen Teil hineinbringen. Handelsluftfahrt hat mit sportlicher Fliegerei wirklich nichts gemein.

Die nach und nach sich zeigende Erstickung der Handelsluftfahrt bedingt die

staatpolitische Notwendigkeit der Luftgeltung.

Wie jene Nationen im Seerecht und in der Seegeleitung zurückgeblieben sind, und niemals mehr den Vorprung der anderen einzuholen vermochten, die nicht rechtzeitig sich Seegeleitung zu verschaffen wußten, so wird es auch bei der Handelsluftfahrt und der damit auf das engste zusammenhängenden Luftgeltung der Fall sein. Und um diese Luftgeltung ist der Kampf entbrannt, um dieser Luftgeltung wegen die neue Anzeilung, die luftverkehrstechnisch, luftverkehrspolitisch und luftverkehrswirtschaftlich dem in der Handelsluftfahrt der Welt technisch führenden Deutschland angedacht ist. Das und nichts anderes ist der Kernpunkt und Urausgang der Luftnote der Entente. Es dreht sich nicht mehr darum, ob und welche Typen von Flugzeugen konstruiert und gebaut werden sollen, können und dürfen. Das sind Scheinmanöver, um von der Grobaktion der Zurückdrängung Deutschlands in der Luftgeltung abzulenken.

Die Entwicklung der Handelsluftfahrt ist nicht mehr aufzuhalten, sie umspannt den Erdball mehr und mehr, die schon bestehenden gewaltigen internationalen Luftverkehrslinien senden ihre Strahlen aus und schaffen so den innerkaatlichen Luftverkehr, der für das internationale Reg Aubringerdienst zu leisten hat. In Deutschland ist Professor Junkers mit seinem Stab der erste gewesen, der nicht den innerkaatlichen, sondern den überkaatlichen, dem kontinentalen und überkontinentalen Luftverkehr das Wort erteilt hat. Das ist eine Tatsache, die einmal vor aller Öffentlichkeit hervorgehoben werden muß. Ohne den Junkers-Stab und ohne die Junkers-Flugzeuge wären wir im internationalen Luftverkehr noch in den Kinderstuben und im internationalen wären wir kaum geduldet. Es ist auch dem Reien klar, daß leistungsfähige Handelsluftfahrt nicht bei jedem Airturum Station machen darf. In der Seefahrt sind doch auch Riesenschiffe zu überwinden, zu denen Wochen und auch Monate benötigt werden. Aber die Geschwindigkeit des Flugzeuges verringert die Wochen auf wenige Stunden, und die Monate auf ein paar Tage. Das ist das ungeheure wirtschaftliche Moment der Handelsluftfahrt, daß sie das uralte Kaufmannswort realisiert: Time is money!

So setzt sich die Luftgeltung einmal aus Machtpolitik und zum zweiten aus Wirtschaftspolitik zusammen. Hätte jemals irgendwer irgendwo daran gedacht, daß die Frage Staatsmacht, verkehr- und wirtschaftspolitisch eine völkerverbindende Rolle spielen würde! Wenn es gehört die Luft? Die elektrische Welle im Rundfunk kümmert sich um diese Frage nicht, braucht sich auch um sie nicht zu kümmern, sie rast vom Aufgange der Sonne bis zum Niedergange, weil sie, einmal in den Weltkörper hinausgeschleht, von seiner Macht der Erde in ihrer Weltumgeleitung aufgehalten werden kann. Anders beim Flugzeug. Da erkennt man die ungeheure Bedeutung, die der Luftgeltung heute schon innewohnt und die