

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Druckort: Dresden
Verleger: Carl Neubauer
Königsplatz 10

Bezugs-Gebühr vom 1. bis 15. August 1927 bei täglich zweimaliger Auslieferung frei Haus 1.50 Mk. ... Einzelnummer 10 Pfennig

Anzeigen-Preise: Die Anzeigen werden nach Maßstab berechnet: die einseitige 30 mm breite ...

Schriftleitung und Hauptgeschäftsstelle
Marienstraße 33/42
Druck u. Verlag von Leopold & Neuhardt in Dresden
Schlesier-Ring 1068 Dresden

Nachdruck nur mit deutscher Genehmigung. Dresdner Nachrichten. Unerlaubte Nachdrucke werden nicht aufbewahrt.

THÜRMER-FLÜGEL-PIANOS
Kunststapelpianos
seit 1834 bestbewährtes Qualitätsfabrikat
Meißen i. L. Martin-Bautzen i. L. Seminarstr. 2

Jahresschau
Täglich im Vergnügungspark abds 1/2 8 Uhr
— die größte Attraktion der Jetzzeit —
Das menschliche Geschoß

Blüthner-Flügel-Pianos
Prager Straße 12
Fernruf 16378

Transozeanverkehr der Deutschen Lufthansa?

Die „Volonté“ für den Anschluß Oesterreichs. — Japan sucht in Genf erneut zu vermitteln.

Zusammenarbeit zwischen Flugzeug und Ueberseedampfer.

Berlin, 2. Aug. Während in Deutschland mehrere Ozeanflugprojekte als sportliche Unternehmungen dicht vor ihrer Verwirklichung stehen, beschäftigt man sich in maßgebenden Kreisen, und zwar ohne Rücksicht auf ein Gelingen oder Mißlingen dieser Sportflüge, ernsthaft mit der Frage der Organisation eines deutschen Transatlantikverkehrs, also mit dem Problem, mit derselben Regelmäßigkeit, wie im innerdeutschen und internationalen Luftverkehr Fluggäste, Post und Fracht auch über den Atlantischen Ozean zu transportieren. Die technischen Voraussetzungen hierfür sind zum Teil bereits gegeben, zum Teil werden sie spätestens im Laufe des kommenden Jahres erfüllt sein. Genau so wie die Erfolge der amerikanischen Ozeanflieger den Beweis dafür gebracht haben, daß man drüber einen Flugmotor verfügt, der den Anforderungen eines Ozeanluftverkehrs voll und ganz gerecht wird, so werden auch die noch in diesem Monat stattfindenden Ozeanflüge deutscher Sportmaschinen zeigen, daß die deutsche Motorenindustrie in dieser Beziehung hinter dem Ausland nicht zurückbleibt. Was die für ein solches Unternehmen, d. h. für einen regelmäßigen Passagier- und Postverkehr über den Ozean notwendigen Flugzeuge betrifft, die ja nicht nur fliegende Benzintanks sein dürfen, so braucht man auf das für jetzt beschriebene Reiseflugzeug hingewiesen werden, das jetzt bei den Dornierwerken im Bau ist und im kommenden Jahre flugbereit sein dürfte. Daneben konstruieren auch die Rohrbachwerke ein besonders hochleistungsfähiges Reiseflugboot, das gleichfalls für diese Zwecke in Frage käme. Die Erfahrungen, die die Deutsche Lufthansa jetzt auf ihren mit Wasserflugzeugen betriebenen Seereisen gewonnen hat, und schließlich, wenn beispielsweise der amgeforderte Luftverkehr Hamburg-Nord-England kommen wird, sammeln wird, berechtigen ferner zu der Hoffnung, daß auch in technischer Hinsicht und in der Frage der Heranbildung von Ozeanpiloten alle Anforderungen rechtzeitig erfüllt sein werden.

Wegen also die technischen Möglichkeiten bei dem augenblicklichen Entwicklungsstand der Luftfahrt ziemlich klar, so herrscht auf der anderen Seite noch kein Einvernehmen über die Frage, wer der Unternehmer eines solchen Transatlantikverkehrs sein soll. Dieses Problem wird schon seit einiger Zeit geprüft. Es ist selbstverständlich, daß der Gedanke eines Ozeanluftverkehrs sofort die deutschen Schiffahrtsgesellschaften auf den Plan gerufen hat, die angesichts der ungeahnten Entwicklungsmöglichkeiten bemüht sind, diesen Atlantikverkehr durch die Luft selbst zu übernehmen bzw. entscheidenden Einfluß darauf zu gewinnen. Demgegenüber vertreten die Deutsche Lufthansa wie auch maßgebende befürwortende Stellen die Auffassung, daß

die Organisation regelmäßiger Ozeanflüge in erster Linie in der Hand eines Luftverkehrsunternehmens liegen muß, demnach also unter Führung der in Deutschland hierfür allein in Frage kommenden Lufthansa stehen müßte.

Selbstverständlich wird nicht verkannt, daß auch für diesen Fall eine enge Zusammenarbeit zwischen der Lufthansa und den am Amerikaner beteiligten Schiffahrtsgesellschaften Platz greifen muß, wobei zu berücksichtigen ist, daß ein solches Zusammenwirken schon durch die Tatsache erleichtert

tert wird, daß Generaldirektor Stimming vom Norddeutschen Lloyd und Direktor Ritter von der Hapag im Aufsichtsrat der Lufthansa sitzen.

Die großen Ueberseedampfer werden den das Weltmeer überfliegenden Maschinen in vieler Hinsicht die Unterstützung geben müssen, die für den Verkehr über Land die Flugzeuge von den Flughäfen erhalten.

Hierzu gehört in erster Linie der Funkwetterdienst, ferner die Funkpeilung bei Nacht oder bei unsichigem Wetter, die eventuelle Hilfeleistung bei Gefahr und dergleichen. An eine Kombination zwischen Ozeandampfer und Flugzeug, wie sie jetzt von den Amerikanern beim „Vesuvian“ und einer von Chamberlin konstruierten Maschine ausprobiert wird, scheint man in Deutschland nicht zu denken, da der praktische Wert dieser Zusammenarbeit durch die Tatsache herabgemindert wird, daß nur verhältnismäßig kleine Flugzeuge hierfür in Frage kommen.

Daß der eigentliche Träger eines deutschen Ozeanluftverkehrs die Lufthansa sein muß, dafür spricht nach Ansicht maßgebender Kreise auch der Umstand, daß in ihr der deutsche Luftverkehr vereinheitlicht worden ist, während bei der Schiffahrt zwei in Konkurrenz gegenanderlebende große Gesellschaften vorhanden sind, deren verschiedenartige Interessen lähmend auf die Organisation dieses Luftverkehrs wirken könnten. — Als ein Anzeichen für das große Interesse der Ueberseeschiffahrt an den Ozeanflugprojekten mag auch die Meldung hingewonnen werden, daß

der Norddeutsche Lloyd der Unternehmer des Ozeanfluges mit einer Junkers-Maschine von Dessau nach Neuyork sein wird.

Diese Nachricht bestätigt die vor längerer Zeit bereits aufgetauchte Version, daß hinter dem Junkers-Unternehmen eine der bekanntesten deutschen Schiffahrtsgesellschaften stehe. Es muß aber betont werden, daß diese Bindungen erst in dem Augenblick zur Tatsache werden, wenn die Junkers-Werke die hierfür in Aussicht genommene Maschine nach Durchführung aller Verträge endgültig zur Verfügung stellen. — Im übrigen ist

Loose wieder startbereit, wie aus folgender Meldung hervorgeht:

Dessau, 2. August. Die Ozeanmaschine der Junkerswerke Typ J 38 wird voraussichtlich morgen oder übermorgen erneut zum Angriff auf den Weltbaurerford starten, und zwar unter Benutzung der nunmehr fertiggestellten betonierten Startbahn. Die Führung der Maschine wird wiederum in den Händen der Piloten Loose und Ritz liegen. Auch die Belastung wird mit 3700 Kilogramm die gleiche sein, wie bei dem ersten Versuch vor einigen Tagen. Geht dieser Angriff auf den Weltbaurerford und verläuft sonst der Flug zur vollen Zufriedenheit, dann wäre nach einer Pause von mehreren Tagen, die der Ruhe für die Piloten und einem letzten Ueberholen der Maschine dienen soll, mit dem Start zum Ozeanflug Dessau-Neuyork zu rechnen.

Keine Beilegung der Stadt Kottbus an einem Transozeanflug.

Kottbus, 2. August. Gegenüber Pressemeldungen über eine Beilegung der Stadtverwaltung Kottbus an einem der deutschen Ozeanflugpläne erklärt die Nachrichtenstelle beim Magistrat der Stadt Kottbus, daß ein Transozeanflug für die Stadt Kottbus nicht in Frage kommt. (W. Z. B.)

Die Reibungen zwischen Reich und Preußen und ihre Beseitigung.

Mit leidenschaftlichem Eifer haben sich schon von jeher, vor allem aber in diesem Jahre, die Parteien der Linken bemüht, den 11. August, den Verfassungstag, zum Nationalfeiertag zu erheben. Sehr richtig bemerkte jüngst demgegenüber ein durchaus maßvoller Politiker, daß Nationalfeiertage nicht durch Beschlüsse und Geleise gemacht werden können, sondern aus einem das ganze Volk belebenden Gefühl von Stolz und Dankbarkeit hervorgehen müßten. So ist der 4. Juli dem Nordamerikaner als Tag der Unabhängigkeitserklärung von England, als der Geburtsstag seines Vaterlandes zu einem Heiligtum geworden. So feiert Frankreich am 14. Juli nicht etwa bloß die demokratische Erinnerung an den Bastillenkurm, sondern diejenige an den Beginn eines Völkeralters, das die Tricolore zu ihrem Siegeszug zwar nicht um den Erdkreis, wie General Casanette großsprecherisch prophezeite, doch aber bis unter die Pyramiden Kenntnis und auf die Schneefelder Rußlands führte. In diesen beiden Völkern lebte vom Anbeginn der neuen Entwicklung das Bewußtsein der Bedeutung ihrer nationalen Tages. Kann man das von dem neuen Deutschland behaupten? Die republikanischen Führer selbst haben es 1919 mit Bitterkeit festgestellt, wie teilnahmslos sich das Volk einschließlich ihrer eigenen Parteien gegenüber der Beratung der Weimarer Verfassung verhielt. — Ein Wunder, da der kommende Friede von Versailles und alsbald danach der Streit um die Sozialisierung und um die christliche oder weltliche Schule die Gemüter im Bann hielt. Der tiefere Grund für diese Interesslosigkeit liegt jedoch in dem Umstand, daß diese Verfassung, Wenigstens in ihrem politischen Teil ist sie das Werk der Studierstube, ist sie die Schöpfung des Staatssekretärs Dr. Preuß, der sich bei der Regelung der Beziehungen von Reich und Ländern in verhängnisvoll illusionärer Weise betätigte.

Besteht es doch in der Denkschrift, mit der Dr. Preuß seinen Verfassungsentwurf der Weimarer Versammlung unterbreitete, wörtlich: „Das (die Gestaltung des Reiches als Bundesstaat durch Bismarck) war eben auch das einzige Mittel, um an der Spitze der Dynastien und Reaktionen die preussische Dynastie und Regierung in wesentlich unveränderter Gestalt in das neue Reich hinüberzuführen. Die notwendige Folge in der ganzen weiteren Entwicklung war die durch alle künstlichen Formen nur wenig verheilte Abhängigkeit der Reichsregierung von der preussischen Staatsregierung und in weiterer Folge das ganz berechtigte Gefühl der anderen deutschen Einzelstaaten, die Einbuße an Selbständigkeit nicht ausgleichen eines einigen Deutschlands, sondern zugunsten des preussischen Einzelstaates und der ihn beherrschenden Kräfte zu erleiden. Wenn dann, je länger, desto mehr, der natürlichen Entwicklung das Schwergewicht des deutschen Gemeinlebens in das Reich verlagte, so ergaben sich aus diesem Widerspruch zwischen der natürlichen Entwicklung des politischen Lebens und der künstlichen Konstruktion des Regierungssystems jene unaufhörlichen Reibungen, die zur Unfruchtbarkeit unserer inneren und zum Unglück unserer äußeren Politik wesentlich beigetragen haben.“

Auch heute noch, fast ein Jahrzehnt nach den Ereignissen ist es notwendig, der in diesen Sätzen enthaltenen Tendenzbildung die geschichtliche Wahrheit gegenüberzustellen. Gewiß hat es an gelegentlichen Gegenständen zwischen dem Reich und Preußen im kaiserlichen Deutschland nicht gefehlt. Fast immer aber waren es politische Parteien, die die Hauptschuld hieran trugen. Es genügt, an den einen Uebertritt des Reichstags im Jahre 1886 zu erinnern, an jenes taktlose Tadelsvotum, das er dem Fürsten Bismarck wegen der von der preussischen Regierung rechtskräftig verhängten Ausweisung einiger Tausend russisch-polnischer Agenten aus Westpreußen und Posen ausgesprochen hatte. Der Reichstagspräsident bis hierher nicht schuldig: „Ivanowa Reichstagsabbeschlüsse wie dieser würden die preussische Staatsregierung nicht beirren, wenn sie, wie in der Osmarckenpolitik, die Unterstützung des Landtags für sich habe.“ Wie durfte vollends Dr. Preuß von der Unfruchtbarkeit unserer inneren Politik sprechen, dieser Politik, die unsere blühende Volkswirtschaft in allen Schichten so gleichbewußt unterstützt, unsere Arbeiterkraft wirksam gegen die Nöte von Krankheit, Gebrechlichkeit und Alter geschützt und der deutschen Kultur in freier, vielseitiger Entfaltung noch mehr und mehr den Geist nationaler Einheit aufspritzt hat? Und das äußere Unglück? Hätten wir nur 1914 einen echten Erben Bismarcks an der Spitze des Reiches gehabt, wie viel härter hätte sich die von dem geeinigten Volke getragene Außenpolitik erwiesen! Nicht am System, an Männern hat es gefehlt.

Starker Rückgang der Gewerkschaften.

Zusammenstöße auf dem Gewerkschaftskongress.

Paris, 2. Aug. In der heutigen Vormittags Sitzung des Internationalen Gewerkschaftskongresses wurde der von dem Sekretär des Bundes, Sassenbach, erstattete Tätigkeitsbericht verlesen. Diesem Bericht zufolge ist der Mitgliederbestand der Gewerkschaften von 16 500 000 im Jahre 1923 auf 13 500 000 im Jahre 1926 zurückgegangen. Ein harter Rückschlag ist insbesondere in Deutschland zu verzeichnen. Der Bericht erwähnt die Leistungen zugunsten von Lohnbewegungen in den verschiedenen europäischen und außer-europäischen Ländern, für die im ganzen 4 228 497 holländische Gulden gesammelt wurden, sowie die Bemühungen um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Hinsichtlich der Beziehungen zu den kommunistischen Gewerkschaften wird darauf hingewiesen, daß der Internationale Gewerkschaftsbund nach wie vor bereit ist, dem Zentralrat der russischen Gewerkschaften unter den gleichen Bedingungen wie die Gewerkschaftszentralen anderer Länder aufzunehmen, daß jedoch die Haltung der russischen Gewerkschaften jede Annäherung bisher unmöglich gemacht habe. Der Bericht schließt zum

Schluss die Maßnahmen auf, die zur Bekämpfung der Reaktion und des Faschismus sowie zur Förderung der Arbeiterbildung getroffen wurden.

In der Nachmittags Sitzung, in der der englische Delegierte Dixt und der belgische Delegierte Mertens sprachen, kam es wiederholt zu Anspielungen auf die Uneinigkeit innerhalb des Vorstandes. Mertens protestierte u. a. gegen die Eröffnungsrede des Präsidenten Purcell, die ein Loblied auf die russische Revolution gewesen sei.

Der Sekretär des Vorstandes, Brown (England), gab in Erwiderung der Angriffe gegen den Vorstand zu, daß die Leitung der Amsterdamer Internationale nunmehr im Schlepptau des Völkerverbundes liege. Der Verband müsse ein eigenes Wirtschaftsprogramm haben. — Der ständige Generalsekretär der Trade-Union, Citrin, griff Joubert an, weil dieser den Präsidenten Purcell wegen seiner Ausführungen über den Kommunismus angegriffen habe, ohne sich vorher mit den Vorstandsmittgliedern zu verhandeln. Citrin erklärte ferner, daß die Gewerkschaftspolitik des Verbandes gegenüber den Russen immer entgegenkommend gewesen sei, aber, so schloß er, was unsere nationalen Angelegenheiten betrifft, lehnen wir jede Einmischung von außen her ab.