

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Dractionsschrift: Nachrichten Dresden
Fernsprecher-Sammelnummer: 25 241
Nur für Nachsatzrechte: 20 011

Bezugs-Gebühr vom 16. bis 31. August 1927 der täglich zweimaliger Aufstellung drei Hauss 1.50 Mk.
Goldmarkpreis für Montag August 3 Mark ohne Postauslieferungsgebühr.
Gesamtsumme 10 Pfennig

Die Anzeigen werden nach Goldmark berechnet: die einzige 10 mm breite
Säule 5 Pf., für auswärts 10 Pf., Familienanzeigen und Zeitungen ohne
überhalb 20 Pf., überhalb 20 Pf. bis 90 mm breite Anzeigen 200 Pf.,
überhalb 200 Pf. Oberenabühr 5 Pf. Ausw. Aufdruck neuen Formblattes.

Nachdruck nur mit deutlicher Quellenanabe „Dresdner Nachr.“ 10 Pfennig. Unverlautete Schriftstücke werden nicht aufbewahrt.

Schriftleitung und Hauptgeschäftsführer:
Marienstraße 33 42
Druck u. Verlag von Vierich & Reichardt in Dresden
Postleitzahl 1068 Dresden

Der neue Start in Dessau erwogen.

Mahgebend der finanzielle Untergrund. — Verhandlungen mit den Versicherungsgesellschaften.

Besprechung der leitenden Herren bei Junkers.

(Durch Junkers)

Dessau, 16. August. Bei Prof. Junkers findet heute vorzeitig eine eingehende Besprechung mit den leitenden Herren der Junkers-Werke und den Piloten der „Bremen“ und der „Europa“ statt. Die Beratungen gelten den Erfahrungen und Lehren des ersten Fluges und der Frage der Wiederholung des Ozeanfluges. Das Ergebnis dieser Besprechungen hängt allerdings zum wesentlichen Teil von den Verhandlungen ab, die heute und morgen in Berlin zwischen einem Beauftragten der Junkers-Werke und den Versicherungsgesellschaften stattfinden, mit denen die Versicherungen für die Verlagerungen der „Bremen“ und „Europa“ und für die Maschinen selbst abgeschlossen worden sind. Die entsprechenden Verträge gingen dahin, daß die Versicherungen mit dem Abrollen der Flugzeuge zum Start begannen und daß sie mit dem Eintreffen in New York oder mit dem endgültigen Abbruch des Fluges endeten. Es ist nun die

Juristische Streitfrage

entstanden, ob das Scheitern des ersten Versuches im Sinne dieser Verträge gleichzeitig als ein „Abbruch“ des Unternehmens bezeichnet werden kann. Für die hinter dem Ozeanflugprojekt stehenden Interessenten stehen damit beträchtliche Summen auf dem Spiel, so daß bei einer unzureichenden Bezeichnung des Unternehmens das ganze Unternehmen in Gefahr gebracht werden kann. Erfreulicherweise sind Anzeichen dafür vorhanden, daß die deutschen Versicherungsgesellschaften dieser schwierigen Situation Verständnis entgegenbringen, so daß auf einen baldigen befriedigenden Abschluß dieser Verhandlungen gehofft werden kann. Bleibt hingegen es sogar, diesmal die gesamte Versicherung in Deutschland unterzubringen, nachdem für den ersten Start ein kleiner Teil der Versicherung gezwungenermaßen in London platziert werden mußte.

Tatsächlich ist den Gesellschaften bisher kein Schaden entstanden, denn ihrerseits Anspruchnahme aus der Versicherung wegen des Aproposenungsbedarfs der „Europa“ stehen die von den Interessenten gezahlten außerordentlich hohen Prämien gegenüber. Außerdem ist noch nicht sicher, ob wegen der Beschädigungen der „Europa“, die entgegen eindringenden Melbungen ziemlich unerheblich sind, die Versicherung überhaupt in Anspruch genommen werden wird. Die gegenwärtigen Verhandlungen beschäftigen sich nun mit der Frage, ob die deutschen Versicherungsgesellschaften, die mit der unruhigen Ausnahme zweier großer westdeutscher Konzerne sich allemal einmütig zur Bildung dieser Versicherung bereit erklärt hatten, um dieses nationale Unternehmen überhaupt erst zu ermöglichen, nun auch bereit sein werden, die bereits geleisteten hohen Prämien auf einen neuen Start der beiden Flugzeuge zu übertragen, bzw. anzutreten.

Man rechnet bei den Verhandlungen bereits damit, daß an Stelle der „Europa“ die in Bereitschaft stehende dritte Maschine des gleichen Typs für den Ozeanflug eingesetzt werden wird.

Da es sehr leicht möglich ist, das bessere Wettermeldungen vom Atlantik einen neuen Start als angebracht erscheinen lassen, bevor die „Europa“ wieder völlig instand gesetzt werden ist. Die dritte Maschine ist bis in die letzten Einzelheiten ausprobiert und wäre ohne weitere Vorbereitungen imstande, zusammen mit der „Bremen“ zu starten. Dabei ist es selbstverständlich, daß sie dann wieder die gleiche Belastung erhält wie die „Europa“. Der Motor der „Europa“, der gestern nach Dänemark gebracht worden ist, wird heute auf dem Prüfstand des Junkersmotorenbaus in Gegenwart des Piloten Ristig einer sorgfältigen Untersuchung unterzogen werden.

Ein neues deutsches Ozean-Flugzeug.

Berlin, 16. August. Wie die Telegraphen-Union erfuhr, haben auch die Heinkel-Werke in Warnemünde ein besonderes Flugzeug für den Transoceanflug vorbereitet. Diese Maschine soll mit einer noch vollkommenen Funkeinrichtung ausgestattet werden, die das Flugzeug nicht nur in die Lage verleiht, Meldungen aufzunehmen und an senden, sondern vor allem eine ganz eingehende Funksteuerung ermöglicht, so daß auch die Orientierung in jedem Fall garantiert scheint.

Sowohl dies jetzt in Erfahrung gebracht werden konnte, dürfte das Flugzeug bereits in der aller nächsten Zeit startbereit sein. Nähere Einzelheiten über die Absicht der Heinkel-Werke und über die Beschaffung des Flugzeuges mit Piloten liegen zurzeit noch.

Der Zwist zwischen Levine und Drouhin.

Eine Frau steht dahinter.

Paris, 16. Aug. Heute die von Levine vor einigen Tagen vorgenommene Entfernung von Magneteilen seines Flugzeuges werden nur interne Einzelheiten bekannt. Eine amerikanische Multi-millionärin, Miss Mabel Ball, die durchaus als erste Frau einen Ozeanflug mitmachen will, wandte sich mit einem Angebot von 100 000 Franken an den Flieger Tarascon und, als dieser ablehnte, an Drouhin mit 500 000 Franken, wenn sie als Passagier den Flug mitmachen dürfte. Levine bekam Wind von dieser Sache und darin ist der Grund zu der von ihm vorgenommenen

Vorbereitungsmahnahme zu sehen. Er befürchtete nämlich, daß sein Vertragspartner Drouhin die 500 000 Franken akzeptieren und ohne ihn, Levine, mit der amerikanischen Millionärin losfliegen könnte.

Der Alpenrundflug durch das Wetter verhindert.

Büren, 16. August. Der im Rahmen des Internationalen Flugmeetings für heute vorgesehene Alpenrundflug mußte wegen des schlechten Wetters verschoben werden. Der Flugbetrieb auf dem Flugplatz Tübendorf ruht vollständig.

Die Berliner Presse zum Abbruch des Ozeanfluges.

Berlin, 16. August. Die Berliner Morgenblätter nehmen zu dem von den Naturgewalten ergangenen Abbruch des deutschen Ozeanfluges Stellung. Ueber einstimmig loben die Blätter die vernünftige Handlungswise der Flieger, die in den Umkehr bestand. Der „Vokal-Anzeiger“ sagt, man werde, wenn man nicht ungerecht sei, keinen Augenblick unbedacht lassen können, daß diese Leistung groß und novitàig gewesen ist. Es habe wenig Sinn, nervös und verstimmt zu sein. Sachlich und unbekümmert werde das technische und meteorologische Problem, ob der Überflug nach Westen möglich sei, von unseren Landeskunden weiter in Anspruch genommen werden. Die „Wochliche Zeitung“ gibt der Überzeugung Ausdruck, daß alle an den Vorbereitungen des Fluges Beteiligten weiterarbeiten werden, um unter günstigen Bedingungen den Flug zu wiederholen. Besonders wäre es jedoch in diesem Moment aus irregelmäßigem Ereignis irgend etwas zu überstürzen. Das „Berliner Tageblatt“ betont, daß die Tatsache, daß in diesen Stunden der Not sich die Konstruktion der „Bremen“ glänzend bewährt habe, die Gewissheit für ein späteres Gelingen des Fluges gibt. Der gestrige Tag zeigte jedoch, daß die Flugtechnik noch lange nicht so weit gesiebt ist, daß man an die Einrichtung eines ununterbrochenen Transoceanflugverkehrs denken könne. Ähnlich äußert sich die „Hermannia“, wenn sie schreibt: Man werde es aufgeben müssen, mit einem motorigen Flugzeugen den Transoceanflug zu wagen, wenn man dabei von Verkehrsfliegerei spricht.

Der „Tag“ lautet, der Kampf der „Bremen“-Piloten gegen den Ozeanstrom sei ein Schulbeispiel für jenen deutschen Mut der Sachlichkeit, der sich frei von jeder Sensations- und Reaktionsschwäche zeigt. Sachlich, wie „Bremen“ abflog, haben sie gekämpft, ihre Erfahrungen gesammelt und sind mit geradezu soldatischer Aufsicht ihrer Aufgabe an den Startplatz zurückgekehrt. Die „Tägliche Rundschau“ nennt den Flug der „Bremen“ eine Glanzleistung deutscher Aviatik.

Wie aber immer, so sagt das Blatt weiter, die Ansicht über den unterbrochenen Flug lauten möge, eines könne auch die höchste Kritik nicht hinwegleugnen, daß die Dessauer alles taten, was ihnen zur Ehre gereicht. Die „D. A. Z.“ betont, daß die Fortsetzung des Fluges unter solchen Umständen nicht Mut, sondern Wahnsinn gewesen wäre. Der Flug werde wohl aber Tausenden die Unterlassungsfähigkeit zum Bewußtsein gebracht haben, die in der Nichtmitnahme eines Flieger der gelegen habe. Der „Vorwärts“ erklärt, daß die Führer der „Bremen“ wie Männer gehandelt haben. Sie hätten des echten Verfalls für diese Entscheidung genügt sein und werden bei der Wiederholung des Versuchs von um so herzlicheren Wünschen begleitet werden. (T. U.)

Wien spricht von einer hervorragenden Leistung.

Wien, 16. August. Die Blätter bringen die Berichte über den deutschen Ozeanflugversuch in großer Aufmachung und betonen allgemein, daß es angesichts der ungünstigen Wetterlage ein Wahnsinn gewesen wäre, den Flug fortzuführen. Die Meinung der beiden Flugzeuge wird von den Fachleuten einstimmig angesichts der katastrophalen Wetterlage als eine ganz hervorragende Leistung bezeichnet.

Französische und englische Stimmen.

Paris, 16. August. Zum vorgezogenen Ende des deutschen Ozeanfluges nehmen nur wenige Blätter Stellung. „L'Écho“ schreibt: Der Weltbewerb ist also immer noch offen, aber die Aussichten unserer Flieger erscheinen in neuem Glanz. Man sagt, sie seien bereit, und sie sind es. Sie erwarten besteres Wetter, und sie haben recht. Jede Uebereilung wäre unter diesen Umständen unangebracht. Das deutsche Experiment ist, obgleich es ein gutes Ende genommen hat, ein deutlicher Beweis dafür. „Le Monde“ erklärt, daß bedauerliche Ergebnisse dieses überreiten Starts sei, daß der, der zu viel beweisen will, überhaupt nichts beweist. Das Blatt wendet sich scharf gegen die mysteriöse Haltung Levines und erklärt: Die einzige Mannschaft, auf die Frankreich heute eine schwere Hoffnung legen kann, seien Götes und Le Briz. „Excelsior“ erklärt: Was ein Triumph werden sollte, ist ein Wiederholung geschehen. Je mehr man nachdenkt, um so mehr wundert man sich, daß die beiden Mannschaften es gewagt haben, bei einem solchen Wetter das Abenteuer zu unternehmen. Die Kühnheit der Piloten und die Tüchtigkeit der Apparate haben die Unzulänglichkeit der Elemente nicht überwinden können. „Ouest“ schreibt: Die Verantwortung derjenigen, die Misticks und Voos den Befehl zum Start gegeben haben, ist beträchtlich. Der

Heute misslang Stark zum Honolulu-Wettflug.

New York, 16. August. Auf dem Flugfeld Oakland in Kalifornien erfolgte heute mittag 12 Uhr der Start von neun Flugzeugen zu dem Wettflug nach Honolulu. An dem Fluge nehmen 17 Personen, darunter eine Frau, teil. Die Flugstrecke wird von sieben Beobachtern überwacht werden.

Die Berliner Presse zum Abbruch des Ozeanfluges.

Berlin, 16. August. Die Berliner Morgenblätter nehmen zu dem von den Naturgewalten ergangenen Abbruch des deutschen Ozeanfluges Stellung. Ueber einstimmig loben die Blätter die vernünftige Handlungswise der Flieger, die in den Umkehr bestand. Der „Vokal-Anzeiger“ sagt, man werde, wenn man nicht ungerecht sei, keinen Augenblick unbedacht lassen können, daß diese Leistung groß und novitàig gewesen ist. Es habe wenig Sinn, nervös und verstimmt zu sein. Sachlich und unbekümmert werde das technische und meteorologische Problem, ob der Überflug nach Westen möglich sei, von unseren Landeskunden weiter in Anspruch genommen werden. Die „Wochliche Zeitung“ gibt der Überzeugung Ausdruck, daß alle an den Vorbereitungen des Fluges Beteiligten weiterarbeiten werden, um unter günstigen Bedingungen den Flug zu wiederholen. Besonders wäre es jedoch in diesem Moment aus irregelmäßigem Ereignis irgend etwas zu überstürzen. Das „Berliner Tageblatt“ betont, daß die Tatsache, daß in diesen Stunden der Not sich die Konstruktion der „Bremen“ glänzend bewährt habe, die Gewissheit für ein späteres Gelingen des Fluges gibt. Der gestrige Tag zeigte jedoch, daß die Flugtechnik noch lange nicht so weit gesiebt ist, daß man an die Einrichtung eines ununterbrochenen Transoceanflugverkehrs denken könne. Ähnlich äußert sich die „Hermannia“, wenn sie schreibt: Man werde es aufgeben müssen, mit einem motorigen Flugzeugen den Transoceanflug zu wagen, wenn man dabei von Verkehrsfliegerei spricht.

Amerika wünscht einem zweiten Versuche Glück.

New York, 16. August. Die amerikanische Presse gibt einsichtig ihrem Bedauern über die durch die Elemente erzwungene Umkehr der „Bremen“ Ausdruck. Die „New York Times“ bezeichnet den Abbruch des Ozeanfluges als Flug, der eine Fortsetzung des Fluges unter den ungünstigen Witterungsverhältnissen geradezu verbrecherisch gewesen wäre. Das Blatt meint weiter darauf hin, daß der Flug nach dem Westen eben bedeutsam schwieriger sei, als der nach dem Osten. Ähnlich äußert sich auch die „New York World“, die gleichzeitig die Notwendigkeit schnellerer und besserer Wetterberichte vom mittleren Atlantik betont.

Der Vorsteher des britischen Wetterbüros, Simball, erklärt, daß die deutschen Flieger nicht in die Tieflandregion geraten wären, wenn sie einen nördlichen Kurs eingeschlagen hätten. Chamberlain bezeichnet den Entschluß der Flieger zur Umkehr als eine heroische Tat, während Bertaud die Vernunft der deutschen Flieger preist. Diesem Urteil schließt sich die gesamte Öffentlichkeit an. Allgemein ist die Hoffnung auf einen zweiten, glücklicheren Versuch der Junkers-Flieger.

Junkers' Antwort an Bolschewist Schurman.

Dessau, 16. August. Professor Junkers hat auf das Begrüßungstelegramm des amerikanischen Botschafters in Berlin folgende Antwort abgesandt: „Ich danke Ihnen auch im Namen der Besatzungen der „Bremen“ und „Europa“ für das überaus freundliche Telegramm und für die Teilnahme, welche Sie, hochverehrter Herr Schurman, und das gesamte amerikanische Volk an dem beabsichtigten Flug über den Atlantik genommen haben. Wir schätzen sehr Ihre Worte der Anerkennung über die Leistungen unserer alten braven Besatzungen. Die ganze Nacht hat die „Bremen“ gegen Sturm und Regen ankämpfen, in niedriger Höhe liegen müssen, und ist erst am Morgen umgekehrt, als an der Westküste Irlands erneute Stürme eingesetzt. Es würde uns gewiß eine ganz besondere Freude bereiten, wenn es uns möglich sein sollte, im Fluge über den Ozean Grüße und Worte der Hochachtung für das Volk Lindberghs, Chamberlins und Birds zu überbringen, welches in so hochherziger Weise unser Vorhaben bearbeitete und unterstützte. Mit ergebenem Gruß gez. Hugo Junkers.“

Das beschlagnahmte deutsche Eigentum.

Washington, 16. August. Das Staatsdepartement veröffentlicht den Notenwechsel mit der britischen Regierung über die britisch-amerikanische Einigung betr. das deutsche Eigentum, das in den beiden Ländern während des Krieges auf Grund des Verbotes, Handel mit dem Feinde zu treiben, beschlagnahm worden ist. Danach erhalten amerikanische Frauen, oder Frauen in den alliierten Ländern, die vor dem 8. April 1917 mit Angehörigen der Centralmächte verheiratet waren, in gewissen Fällen ihr Eigentum zurückverliehen. Ferner werden den britischen und amerikanischen Gläubigern Zugriffe auf das beschlagnahmte Eigentum deutscher Schuldner unter gewissen Bedingungen gestattet.