

# Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Druckverlag: Nachrichten Dresden  
Brennerei-Sammelmuseum: 25 241  
Kuz für Nachdruck: 20 011

Bezugs-Gebühr vom 16. bis 31. März 1928 bei täglich zweimaliger Zustellung frei Haus 1.50 Mark.  
Anzeigen-Preis: Die Anzeigen werden nach Aufwand berechnet; die einseitige 30 mm breite Zeile 15 Wg., für außerhalb 40 Wg., Familienanzeigen und Stellenanzeigen ohne Rabatt 15 Wg., außerhalb 25 Wg., die 30 mm breite Restanzeige 200 Wg., außerhalb 250 Wg., Chiffregebühren 30 Wg. Auswärtige Postgebühren gegen Vorauszahlung.

Schriftleitung und Geschäftsstelle:  
Markstraße 33/42  
Druck und Verlag von Siegel & Neidhardt in Dresden  
Vollständig-Numm. 1068 Dresden

Raddruck nur mit beifolgender Quittungsmode (L. Dresdner Werk) möglich. - Inserate-Gebühren werden nicht aufberechnet.

## Die Donez-Affäre ein englisches Komplott?

Bei den verhafteten Ingenieuren sollen die belastenden Schriftstücke eingeschmuggelt worden sein.

### Englische Techniker als Drahtzieher.

(Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung.)  
Berlin, 18. März. Es hat, wenn wir recht unterrichtet sind, den Anschein, als ob sich der Schleier über dem Geheimnis der Verhaftung der deutschen Ingenieure in Rußland zu lüften beginnt. Von sonst gut unterrichteter Seite erhalten wir eine Darstellung, die, falls sie sich als zutreffend herausstellen sollte, geeignet wäre, nicht nur die gesamten Vorgänge in ein ganz neues Licht zu rücken, sondern darüber hinaus in der politischen Welt das größte Aufsehen zu erregen. Nach dieser Darstellung soll es zutreffen, daß, wie die Russen behaupten, Sabotageakte großen Stils tatsächlich in der Donezbecken vorgekommen sind. Darauf bezugnehmende Schriftstücke, aus denen Absicht und Plan hervorgeht, sollen denn auch wirklich bei den deutschen Ingenieuren aufgefunden worden sein. Nunmehr soll sich aber herausgestellt haben, daß diese Schriftstücke von den wahren Tätern in die Schreibmaschinen der deutschen Ingenieure eingeschmuggelt worden sind. Nach der Darstellung, die uns gegeben wird, ist Anlaß zu der Annahme gegeben, daß die Drahtzieher der gesamten Angelegenheit Engländer sind, und zwar englische Techniker und Ingenieure, die ebenfalls im Donezbecken arbeiten. — Sollte das zutreffen, so würde es sich um einen allerdings verbrochenen raffinierten Versuch handeln, das deutsch-russische Verhältnis nachdrücklich zu ändern. Eine Bekräftigung der zunächst recht phantastisch anmutenden Information bleibt natürlich abzuwarten.

### Neuer Bericht Broddorf-Ranhaus.

Noch ein Ingenieur freigelassen.  
Berlin, 17. März. Wie verlautet, ist heute abend aus Moskau ein neuer Bericht des deutschen Botschafters eingegangen, der die Freilassung des Oberingenieurs Goldstein bekräftigt, und der ferner mitteilt, daß auch der Ingenieur Wagner aus der Haft entlassen ist.  
Es bleibt abzuwarten, ob Tschitscherin nach seiner gestrigen anmahenden Erklärung gegenüber dem deutschen Botschafter Broddorf-Ranhaus seine Bemühungen sonderlich ernst nimmt. Von einer für Deutschland befriedigenden Regelung der Angelegenheit kann jedenfalls erst dann die Rede sein, wenn auch die übrigen vier Gefangenen freigelassen worden sind. Hierüber ist aber zur Stunde in Berlin noch nichts bekannt.  
Zu der Freilassung des Oberingenieurs Goldstein und des Ingenieurs Wagner wird noch gemeldet, daß Goldstein die Ausreise-Erlaubnis bedingungslos erteilt worden sei und er bereits auf der Heimreise sei, daß aber Wagner in Rußland bleiben müsse, um sich für die Gerichtsverhandlung zur Verfügung zu halten. Einer unbefristigten Moskauer Nachricht zufolge soll auch der deutsche Ingenieur Otto wieder auf freien Fuß gesetzt sein, aber ebenfalls Rußland nicht verlassen dürfen.  
Die Vertreter des Politbüros Bubnow und Schwarz sind wieder in Moskau eingetroffen. Bubnow wird sich nach Moskau zurückbegeben, um Rufow und Stalin Bericht über die Donez-Angelegenheit zu erstatten. Aus gutunterrichteter Quelle wird mitgeteilt, daß der Prozeß in der Donez-Angelegenheit am 14. Mai in Moskau unter dem Vorsitz von Ulrich, des Vorsitzenden des Obersten Gerichts der Sowjetunion, stattfinden wird.

### Wird Rußland einlenken?

Ein Beamter des deutschen Generalkonsulats reist zu den Verhafteten.  
Kowno, 18. März. Wie aus Moskau gemeldet wird, befragt die „Zwestika“ in einer politischen Wochenschau die Spannung zwischen Deutschland und der Sowjetunion. Das Blatt hofft, im Gegensatz zu der „Pravda“, daß durch die Besprechungen zwischen Tschitscherin und Graf Broddorf-Ranhaus die Spannung beseitigt werden würde. Die Sowjetunion werde alle Maßnahmen ergreifen, um die deutsch-russischen Beziehungen in Ordnung zu bringen. — Dieser Artikel wird als ein Erfolg der deutschen Diplomatie in der Angelegenheit der Verhaftung der deutschen Ingenieure bezeichnet. Man erwartet, daß die Sowjetregierung nächstens weitere Schritte unternehmen wird, um die deutsche Öffentlichkeit zu beruhigen.  
Kowno, 18. März. Nach den letzten Vereinbarungen zwischen der ukrainischen Regierung und dem deutschen Generalkonsulat in Charkow soll ein Beamter des Generalkonsulats morgen früh nach Moskau fahren, um persönlich mit den verhafteten Deutschen in Verbindung zu treten. Die Frage der Zulassung deutscher Verteidiger zu den Gerichtsverhandlungen ist noch nicht gelöst. Es sollen jedoch Ausflüchte dafür bestehen, daß die Sowjetregierung deutsche Rechtsvertreter als Privatpersonen zu den Gerichtsverhandlungen zulassen werde.

## Anfang Juni erste Fahrt des L. Z. 127.

### Edener über das neue Luftschiff.

(Von unserem Leipziger Sonderberichterstatter.)  
Leipzig, 18. März. Dr. Edener hielt im Buchhändlerhaus auf Einladung des Leipziger Vereins für Luftfahrt und Flugwesen einen Vortrag über das in Friedrichshafen im Bau befindliche Zeppelin-Luftschiff „L. Z. 127“. Anwesend waren u. a. Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, der sächsischen Regierung, der sächsischen Behörden, die Konsuln der Vereinigten Staaten, Argentiniens, Spaniens, der Schweiz, Frankreichs und Italiens, sowie Vertreter der deutschen und ausländischen Presse. Dr. Edener behandelte zunächst die Streitfrage:

#### Luftschiff oder Flugzeug

Wir in Friedrichshafen bauen deshalb Luftschiffe, weil wir davon überzeugt sind, daß ein Luftschiff immer dann, und zwar allein, in Frage kommt, wenn es gilt, Kosten und Passagiere über weite Strecken zu tragen. Wir errechneten für das Flugzeug einen Aktionsradius von 2000 bis 3000 Kilometer, ein Maß, das sich inzwischen durch den Ausbau des luftgekühlten Motors, dem die Zukunft gebührt wird, auf 3500 Kilometer erhöht hat. (Bei den neuesten Motoren, die wohl kaum noch weiter ausgebildet werden können, kommt auf eine Pferdekraft-Leistung 1 Kilogramm Motorgewicht. Das grenzt ans Wunder.) Also bei 3500 endet die Reichweite des Flugzeuges. Weiter wird man die Entfernung nicht steigern können. Es sei denn, daß die Verluste Erfolge haben (was zu erwarten ist), die das Flugzeug in Höhen von 12 000 bis 15 000 Meter heben wollen, wodurch die doppelte Geschwindigkeit erreicht werden könnte, die das Flugzeug in geringen Höhen bewältigt. Schwierigkeiten bietet nur noch die Frage, wie man bei dieser geringen Luftdichte (der vierte Teil der normalen Luft) dem Motor die notwendige Luft zuführt, und wie der Motor voll belastet wird.

Das luftdicke Flugzeug selbst ist ohne weiteres zu bauen. Aber auch dann wäre das Luftschiff noch wettbewerbsfähig, wenn man seine große Wirtschaftlichkeit nicht vergißt. Das Luftschiff wird bei zunehmender Größe immer tragfähiger, d. h. immer rentabler. Zugleich bietet das Luftschiff einen ruhigen, angenehmen Vordrivaufenthalt, worauf ja ebenfalls Wert gelegt wird.

Dem Luftschiff wird immer nachgesagt, daß es sehr vieler Menschenkräfte beim Starten und beim Landen bedürfe, was doch den Betrieb wesentlich verteuere. Das trifft jedoch nicht mehr zu, seitdem die Engländer den Ankermast erfunden hätten, der ein Landen und Starten bei jedem Wetter und mit geringen Kräften ermöglicht. In Friedrichshafen werden wir mit einem niedrigen Ankermast arbeiten. Kostenpunkt 20 000 Mk. Die 50-Meter-Masten, wie sie in England und Amerika verwendet werden, kosteten hingegen 1 Million Mark. Die ideale Lösung ist jedoch: den Flughafen dort anzulegen, wo er meteorologisch am günstigsten liegt, z. B. Friedrichshafen. Solche Plätze gibt es überall. Früher suchte man die Flughäfen nur nach militärischen Gesichtspunkten aus. Auch der amerikanische Flugplatz Lakehurst gehört dorthin.

Die Rentabilität des Luftschiffverkehrs ist schwer zu errechnen. Ein Beispiel: Wenn zwischen Spanien und Argentinien in jeder Woche ein Luftschiff fährt, so kostet eine Fahrt nach großen Abstrichungen (in zwei Jahren das Luftschiff, 50 v. H. Reparaturen, hohe Versicherung usw.) 200 000 Mk. Davon 82 v. H. auf die Fahrt selbst und nur 15 v. H. auf den Vandaufenthalt. Man sieht, die Landung ist nicht kostspielig. Das Luftschiff ist viel luftschonender als das Flugzeug. Dafür gibt es zahlreiche Beispiele. Der Sturm macht auf ein Luftschiff gar nichts aus, wie überhaupt die horizontalen Strömungen viel weniger bedeutsam sind als die vertikalen. Aber auch die Gefährlichkeit der Vertikalbewegungen ist überwunden. Gewitter sind (da keine Blitzgefahr) harmlos, im Notfall auch zu umfliegen.

#### Die Masse des L. Z. 127.

Das neue Luftschiff faßt 105 000 Kubikmeter. Es wird von 2800 Pferdekraften Motorstärke angetrieben. Die große Kabine ist 30 Meter lang. Die wichtigste Neuerung, die L. Z. 127 bringt, ist die Verwendung von Brenngas für die Motoren, statt des bisher verwendeten Benzins. Dadurch wird nicht nur die Explosionsgefahr beseitigt, sondern auch die zunehmende Entlastung, die bei diesen Benzinstoffmengen äußerst peinlich wäre, vermieden. Das Brenngas ist fast so schwer wie die Luft. Das Luftschiff ist also bei seiner Landung noch genau so ausgewogen, wie bei seinem Start. Das neue Luftschiff L. Z. 127 soll vor allem auch zeigen, daß seine Wirtschaftlichkeit auf längere Strecken größer als die des Flugzeuges ist. Das neue Schiff soll zuerst Propaganda- und Versuchsfahrten machen. Es wird in der zweiten Hälfte fertig. Anfang Juni fertig, wenn bis dahin die Motoren geliefert werden. Den Probefahrten über Deutschland wird eine größere Fahrt nach Skandinavien folgen. Mehrere große transatlantische Fahrten werden sich daran anschließen. Die Voraussetzung dafür ist, daß die Betriebsmittelergänzung, die jetzt durch das neue Brenngas etwas erschwert wird, an den zu besuchenden Orten möglich ist. Lakehurst ist schon jetzt in Aussicht genommen. Endlich ist eine

#### Fahrt um die Erde

geplant, wozu ungefähr 12 bis 18 Tage berechnet werden. Strecke 20 000 Kilometer, Fahrzeit 280 Stunden. Der regelmäßige Luftschiffverkehr zwischen Spanien und Argentinien wird im Herbst dieses Jahres noch nicht möglich sein. Spanien hat wohl zugesichert, den Verkehr in ausreichendem Maße zu subventionieren, doch war dabei die tatkräftige Mitwirkung Argentiniens vorausgesetzt. Argentinien hat sich bis jetzt noch nicht endgültig entschließen können, so daß der Luftschiffverkehr Europa-Südamerika noch einige Zeit wird auf sich warten lassen.

Dr. Edener sieht die wichtigste Bedeutung seiner Probeflüge in der Propaganda. Er spricht seine feste Überzeugung dahin aus, daß der Erfolg dieser ersten Fahrten und Probeflüge ihm die weiteren erforderlichen Betriebsmittel bringen wird. Er schloß mit den Worten: „Mit dem neuen Luftschiff wollen wir die letzten Probleme der Luftfahrt lösen helfen und außerdem, und das vor allem, dem deutschen Namen neuen, guten Klang in der Welt geben.“

## Rückgabe-Appl an den Völkerbund.

### Das abgetrennte Oberschlesien ist deutsch.

Gleiwitz, 18. März. Anlässlich der Wiederkehr des Abkommens vom 15. September 1921 über die Rückgabe des abgetrennten Oberschlesien an die deutsche Bevölkerung hat die Stadt Gleiwitz eine Ansprache des Oberbürgermeisters und Kranzniederlegung am Abkommensdenkmal wurde eine einstimmig angenommene Entschließung zur Verteilung gebracht, die an den Völkerbund gelangt werden wird. Es wird darin betont, daß die letzten Wahlen in Oberschlesien erneut bewiesen hätten, daß dieses Land deutsches Land mit deutscher Bevölkerung sei, trotz des Terrors und der Unterdrückung, die auch jetzt wieder eingeleitet hätten. Es wird der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß im Völkerbund die Erkenntnis sich Bahn brechen möge, daß das Genfer Protokoll ein Irrtum gewesen sei, und daß Oberschlesien ein unmittelsbarer Teil Deutschlands und ein untrennbares Ganzes sei, das infolge seiner hohen deutschen Kultur nur in Verbindung mit seinem Mutterlande Deutschland in Glück und Frieden bestehen könne. Es wird daher die Rückgabe der losgelassenen Gebiete an Deutschland und bis zu diesem Zeitpunkt ein größerer Schutz der vom Völkerbund garantierten Minderheitenrechte verlangt. (WZB.)

### Die Verwelschung Südtirols.

Ein weiterer Bericht der „Sunday Express“.  
London, 18. März. Wie der Wiener Korrespondent der „Sunday Express“, der im Auftrage seines Blattes soeben eine Rundreise durch Südtirol unternommen hat, seinem Blatte in Ergänzung einer Artikelserie berichtet, wird in Durchführung der Italienisierung nunmehr

auch die weibliche Bevölkerung für die Erteilung von Unterricht in deutscher Sprache schwer bestraft. So seien zwei Lehrerinnen vom Gericht zur Zahlung von 50 Lire und fünf Tagen Gefängnis verurteilt worden. In Welsberg sei aus demselben Grunde einem ehemaligen Schullehrer eine Geldstrafe von 100 Lire auferlegt worden. Ferner würde nunmehr auch die Italienisierung der deutschen Familiennamen energischer betrieben. Die italienischen Behörden gingen dabei inhumaner vor, verjurten jedoch zu vermeiden, daß die Aufmerksamkeit der Welt hierauf gelenkt werde. Man gehe aus diesem Grunde nur schrittweise vor, wahrscheinlich auch deswegen, um die Gründungsphase des italienischen Kommissars, Senator Tolomeis, auf seine harte Probe zu stellen. Die ersten Opfer dieser Tyrannie seien zwei Männer namens Fabian und Kröll, die in einem amtlichen Schreiben des Präfekten von Bozen, Signor Ricci, angewiesen worden seien, sich in Zukunft Campieri und Cairola zu nennen und als solche zu zeichnen.

### Besprechungen Rauscher in Warschau.

Warschau, 18. März. Der aus Berlin zurückgekehrte deutsche Gesandte Ulrich Rauscher hatte im Laufe des gestrigen Tages Konferenzen mit dem polnischen Minister des Auswärtigen Jacek und dem Direktor des polnischen Departements im Ministerium des Auswärtigen Taddäus v. Jacekoffski.  
Wie verlautet, soll morgen im polnischen „Gefesbe-angeizer“ eine Novelle zu der bekannten polnischen Grenzordnung verordnet werden, die bereits am 2. März beschlossen wurde und wesentliche Änderungen gegenüber der ursprünglichen Fassung dieser Verordnung bringen wird. Einer anderen Version zufolge soll jedoch die Novelle noch nicht endgültig fertiggestellt sein, sondern erst morgen in einer Sitzung des polnischen Ministerrats beraten werden.