

# Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

**Verlagsadresse:** Nachrichten Dresden  
Fernsprecher-Nummern: 20241  
Für den Nachdruck: Nr. 20011  
**Schriftleitung u. Hauptverleger:**  
Dresden-L. 1. Marienstraße 28/29

**Neuzugabe:** vom 16. bis 31. Oktober 1923 bei täglich zweimaliger Auslieferung zu dem Preis 1,70 Mk. Die Anzeigen werden nach demselben Tarif berechnet wie bei der morgigen Ausgabe. Einzelnummer 10 Pf. für außerorts 40 Pf. Samstagsausgabe und Stellenanzeigen ohne Rabatt 15 Pf., außerorts 25 Pf., die 50 mm breite Reklametexte 20 Pf., außerorts 30 Pf., Offsetausgabe 30 Pf.

**Druck u. Verlag:** Siebisch & Weichardt,  
Dresden, Postfach-Nr. 1048  
Verlag für den Buchhandel, Buchverlagsanstalt  
Dresden, Postfach-Nr. 1049  
Einzelnummer 10 Pf.

## Zur Länderreform

Von Herbert Diebold

Bei der Kritik für und wider, die der Lutherische Vorstoß gefunden hat, ist bisher ein unterblieben: die Wertung des preussischen Verwaltungssystems, denn es ist klar, daß das geplante Reichsland nicht den Behördenaufbau der kleinen Länder, sondern den Preussens übernehmen wird. Und zwar interessieren hier nur die Mittelbehörden, denn die Unterbehörden sind einfach konstruiert und die preussischen Ministerien sollen nach dem Vorschlag ja aufgelöst werden.

Wegen seiner Größe hat Preussen nicht wie andere Länder nur eine Art von staatlichen Mittelbehörden, sondern deren zwei, und seit Jahren gehen schon die Erwägungen, ob die Oberpräsidenten oder die Regierungspräsidenten zu beseitigen sind, gelanget aber — wie vorauszu sehen war — zu keinem geschäftlichen Ende.

Man hat in Preussen außerdem noch Provinzialverbände mit Provinziallandtagen und Provinzialverwaltungen (Landeshandlungsstellen, in der Provinz Brandenburg Landesdirektoren, mit Stellvertretern und Landesräten), ihr Geschäftsbereich umfaßt in erster Linie Anstaltswesen, weiterhin Provinzialstraßen, Provinzialmuseen und einige geringfügigere Gegenstände. Auch diese Aufgaben werden in anderen Ländern ohne Schwierigkeit durch die normalen staatlichen Behörden mit erledigt. Daß es sich bei den Provinzialverwaltungen um Selbstverwaltungen handelt, kann nicht für diese Einrichtung sprechen, denn vom Staatsgange aus betrachtet sind auch entbehrliche Selbstverwaltungen zu verwerfen.

Diese Nachteile würden bei dem Leipziger Vorschlag auf Bildung Mitteldeutschlands vermieden, denn ein solches geographisch gut abgerundetes Land von rund 10 1/2 Millionen Einwohnern würde ohne komplizierte Behördensystem zu regieren sein. Die Bevölkerung des Gebietes ist Stammesmäßig nach Verwandtschaft und hat, wie von Leipzig aus, in der Provinz Sachsen, Westfalen, die gleiche wirtschaftliche Interessen. Mit der Neubildung würde der große geschichtliche Fehler des Fürstentumvertrages von 1806, der die Teilung der Reichsteile der in Betracht kommenden Länder gebracht hat, wieder gutgemacht werden.

In einem ähnlichen Komplex könnten sich vielleicht auch die Länder Württemberg, Baden und Hessen über 6 1/2 Millionen zusammenfassen, wozu — insoweit entsprechend dem Lutherischen Vorschlag — das rheinisch-westfälische Höhenland (70 000) und etwa noch die Provinz Westfalen (2,1 Millionen) kämen. Es würden damit die Schwaben und die Hessen, also Stämme vereinigt werden, die ein ebenso gutes Zusammenleben erwarten lassen wie z. B. die in Bayern vereinigten. Geographischer Zusammenhang und eine Bevölkerungsdichte von 8 1/2 Millionen würden ein zweites, auf die Dauer lebensfähiges föderales Staatsgebilde bilden, das gleichfalls mit einem einfachen, also nicht kostspieligen Behördensystem zu regieren wäre. Dann würden auch Wünsche auf Umwandlung in Reichsländer, wie sie in Baden und noch mehr in Hessen hervorgehoben sind, verstümmelt. Die neugegründete Eigenstaatlichkeit aber wird eine wirkliche Vertretung der Belange Süddeutschlands — Westfalen, Schwaben, wie man es nennen könnte — beim Reich ermöglichen, anders jedenfalls, als dies jetzt angedacht ist oder angängig sein würde, wenn der Lutherische Vorschlag in irgendeiner Form durchgeführt sein sollte.

Vom Standpunkt der Parteien darf man allerdings solche Länderzusammenfassungen nicht betrachten und braucht es auch nicht, denn ein Parteibefehlshand ist ein sehr veränderliches Ding. Parteien aber, die Verbeirtheit in sich fühlen, werden eine solche Neuordnung begrüßen, zum mindesten nicht fürchten.

Den Weg zur Neubildung weist die Reichsverfassung in Artikel 18 Absatz 3 folgende.

## Dr. Eckener sucht Geldleute

### zur Einrichtung des Amerika-Luftschiffverkehrs

An 60 Millionen erforderlich zum Bau von vier Großluftschiffen und zwei Hallen

#### Postbeförderung rentabler als Personenverkehr

New York, 17. Okt. Dr. Eckener erklärte in einem Interview, der Flug des „Graf Zeppelin“ habe gezeigt, daß für einen regulären Transatlantik-Luftverkehr schnellere Luftschiffe und ein härterer Stoff für die Stabilisierungsflächen und das Heck der Luftschiffe erforderlich seien. Dr. Eckener sprach die Ansicht aus, daß, wenn das nötige Kapital von 14 Millionen Dollar zum Bau von vier Zeppelin-Linien und zwei Flughallen aufgebracht werden könne, der reguläre Luftverkehr in drei oder vier Jahren eingerichtet werden könnte.

Dr. Eckener erklärte weiter, er sehe ein, daß der letzte Flug keine Gewähr für eine große Bequemlichkeit der Passagiere geboten habe. Er verspreche sich von einem regulären Dienst nicht allzuviel für die Personenbeförderung. Trotzdem sei dies in keiner Weise dem Projekt eines kommerziellen Luftdienstes abträglich, da eine Briefbeförderung zu einer zweifachen Vorklasse und eine beschränkte Mitnahme von Expressfracht mehr einbringe, als selbst Passagiere bei einem Fahrpreis von 3000 Dollar. Der Flug des „Graf Zeppelin“ habe gezeigt, daß das Schiffs- zu Langsam gefahren sei. Schiffe, die für den regulären Dienst über den Atlantik in Frage kommen würden, müßten Motoren haben, die

80 bis 85 Meilen in der Stunde entwickelten, um gegen die Ozeanwinde erfolgreich zu konkurrieren. Auch müsse das Material für die nächsten Bauten dauerhafter sein, um Unfälle, wie der jüngst vorgekommene, auszuschließen. Die Schiffe müßten in der Lage sein, die Strecke, die jetzt der „Graf Zeppelin“ in über 100 Stunden zurücklegte, innerhalb 45 bis 50 Stunden zu bewältigen. Mit einer Flotte von vier Schiffen könnten die Postgüter mit einem fünften Tage von beiden Enden des Atlantik eingehalten werden.

Wie dazu weiter aus New York gemeldet wird, hat Dr. Eckener die Absicht, bei dem geplanten

**Flug über die Staaten des mittleren Westens** sowohl Passagiere wie möglich mitzunehmen. Man wird zwei Tage über dem Gebiet zwischen New York und Detroit kreuzen. Dr. Eckener beabsichtigt, diese Luftreise in der ersten Hälfte der nächsten Woche zu unternehmen, und hofft dann, unmittelbar darauf nach Deutschland zurückfahren zu können. Während seines Aufenthaltes wird Dr. Eckener

**Verhandlungen mit amerikanischen Kapitalisten** haben. Es handelt sich um die Gewährung von Krediten. Von den 14 Millionen Dollar, die Dr. Eckener als wünschenswerte Summe genannt hat, sind 8 Millionen für den Bau von vier neuen, noch größeren Luftschiffen und die übrigen 6 Millionen für den Bau von Landungsplätzen in Amerika und Europa bestimmt.

Ergänzende Meldungen aus New York besagen, daß die Verhandlungen Dr. Eckeners mit amerikanischen Finanziers über die Gründung einer Gesellschaft, die den Luftverkehr Europa-Amerika übernehmen soll, bereits näher in den Bereich der Realität gerückt seien, als bisher angenommen wurde. Dr. Eckener wird mit einer Reihe von Luftschiff-

experten sowie einem bekannten New Yorker Kapitalisten, dessen Name noch geheimgehalten wird, eine

**Konferenz über die Durchführbarkeit dieser Projekte** haben. Dr. Eckener selbst hat erklärt, daß er die ersten Besprechungen mit diesem Amerikaner bereits vor vier Jahren nach Überführung der „Los Angeles“ gehabt habe, daß der Kapitalist damals aber weitere Beweise für die Brauchbarkeit des Luftschiffes verlangte und angegeben hätte, er verstände nicht genug von diesen Dingen, um Geld hineinzustecken. Jetzt hoffe Dr. Eckener, diesen Mann überzeugt zu haben, oder wenn das mißlingen sollte, ein Syndikat mehrerer Banken für seine Pläne gewinnen zu können.

Von anderer Seite verlautet, daß einer der größten Luftverkehrsunternehmen Amerikas eine Gesellschaft für einen regelmäßigen Transatlantikluftverkehr mit einem Kapital von 14 Millionen Dollar gründen will.

#### Commander Rosendahl berichtet

New York, 18. Okt. Commander Rosendahl gab heute im Rundfunk eine Schilderung der Fahrt des „Graf Zeppelin“. Er erklärte, daß die Fahrt habe unbeschreiblich die Epoche des Passagier-, Fracht- und Postverkehrs über den Ozean mit Fahrzeugen nach dem „Leichter-als-die-Luft-Prinzip“ eingeleitet. Dem amerikanischen Volke sei dringend aus Herz zu legen, mit dem Bau von Luftschiffen zu beginnen.

Commander Rosendahl schilderte dann die Fahrt. In den ersten Stunden habe das Leben an Bord ziemlich genau dem ägäischen, wie man es von den großen Ozeandampfern her kenne. Dann aber, als man in stürmisches Wetter geriet und die Stabilisierungsflüsse zerritt, habe sich das Bild etwas aufregender gehalten. Durch den Defekt war eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit notwendig geworden, um die Gefahr für die mit der Ausführung der Reparaturen beauftragten Mitglieder der Besatzung zu verringern. Andererseits mußte das Luftschiff eine gewisse Fahrt behalten, um dem gewaltigen Schiffskörper im Sturm die Steuerfähigkeit zu erhalten. Dr. Eckener hat seinen Augenblick genützt, daß er imstande sein werde, das Schiff in der Luft zu halten. Seit dem Vorfalle am Sonntagabend wachen wir niemals wieder, die Maschinen volle Kraft laufen zu lassen. Seit bis zum Schluß der Fahrt hatten wir dabei mit Gegenwind zu kämpfen.

#### Untersuchung der Zwischenfälle in Kopenhavn

New York, 18. Okt. Der Chef der Staatspolizei von New Jersey, Schwarzkopf, erklärte der „Staatszeitung“ zufolge, daß auf Grund der Berichte über angebliche Unhöflichkeit und Pflichtvernachlässigung der Staatspolizisten in Kopenhavn eine Untersuchung eingeleitet worden sei. Sollte diese irgendwelche Beweise ergeben, so würde gegen die Schuldigen vorgegangen werden.

#### Sturmfahrt eines amerikanischen Luftschiffes

London, 18. Okt. Das amerikanische Armeeluftschiff „R. S. I.“ ist auf einer sehr stürmischen Fahrt von San Antonio nach Belville erheblich beschädigt worden. Der Führer des Luftschiffes, Kapitän Kesper, erklärte nach der Landung, daß das Luftschiff während mehrerer Stunden gegen einen fürchterlichen Sturm zu kämpfen hatte und zeitweise in einem Winkel von 45 Grad nach unten fiel. Der Sturm sei nicht schwächer gewesen als der, dem letzterzeit die „ Shenandoah“ zum Opfer gefallen sei. Die „R. S. I.“ war etwa 35 Stunden in der Luft.

#### Günefeld bei Tokio gelandet

Tokio, 18. Oktober. Freiherr v. Günefeld und Lindner mußten heute um 14.30 Uhr japanischer Zeit eine Notlandung in einem südlichen Vorort von Tokio vornehmen. Günefelds Flugzeug, das sich seit Schanhai in ununterbrochenem Flug befand, war durch ein Gewitter schwer beschädigt worden. Die Flieger sind unverletzt.

#### Der Ozeanflug Macdonalds

New York, 18. Oktober. Der zum Ozeanflug nach England am Mittwoch in Harbour Grace gestartete englische Flieger Macdonald hat für 35 Stunden Betriebsstoff mitgenommen. Diese Menge reicht für die Juridierung einer Strecke von 3000 Kilometer. Der englische Flieger ist 28 Jahre alt. Er überflog abends 5 Uhr 30 Min. die Gulliver-Änkelgruppe mit genauem Kurs nach Osten. Sein Flugzeug ist das kleinste, das bisher zu einem Ozeanflug benutzt wurde und besitzt nur einen 8 PS-Motor.

#### Ein Benzinbehälter der „Latham“ gefunden

Oslo, 18. Oktober. Am Mittwochabend ist in Balderlund der norwegische Motorflieger „Latham“ mit einem Benzinbehälter der „Latham“ an Bord eingetroffen. Der Behälter wurde am Sonntagabend etwa auf der Höhe von Drontheim gefunden. Der Tank, auf dem der Name des Fliegereignisses angegeben ist, und der 600 Liter Benzin faßt, enthielt noch etwa 30 Liter Benzin, was jedoch keine Benzin- und Schrammen auf. Auf der Aluminiumwand des Behälters fand man einige Bleistiftaufzeichnungen, die jedoch so stark verwischt sind, daß man sie bisher noch nicht entziffern konnte.

## Barter Gilberts Londoner Damesgespräche

### Unmögliche Summungen

London, 18. Okt. Zur Anwesenheit des Generalagenten für Reparationen in London schreibt der diplomatische Korrespondent des „Daily Telegraph“: Die Verhandlungen, die Barter Gilbert gegenwärtig mit Churchill und führenden Beamten des Schatzamtes hat, beziehen sich auf seinen Vorschlag, daß die deutschen Gesamtverpflichtungen vermindert und endgültig festgesetzt werden sollen, daß Deutschland sich zur Bezahlung dieser verminderten Summe verpflichten soll und daß der Transfertaufschlag aufgelöst wird. In englischen maßgebenden Kreisen werde aber, so führt das Blatt aus, die Notwendigkeit einer Revision des Reparationsplanes nicht für so dringend angesehen. Deutschland habe bisher seine Verpflichtungen aus dem Dawesplan ohne Mühe erfüllt (?), und es scheine kein Grund zu der Sorge zu bestehen, daß es nicht imstande sein werde, die volle Annuität im Laufe des gegenwärtigen Dawesfinanzjahres zu bezahlen. Außerdem werde eine **Verabsichtigung der Gesamtentschuldigung ohne eine gleichzeitige entsprechende Verminderung der alliierten Kriegsschulden an die Vereinigten Staaten eine sehr schwere Last auf England legen**, denn die kontinentalen Alliierten würden, wie früher, auch diesmal wieder fordern, daß die gesamten Reparationen den zerstörten Gebieten zugute kommen.

Barter Gilbert selbst, heißt es in dem Artikel weiter, gibt an, daß keine unmittelbare Aussicht auf eine Revision der verschiedenen Schuldenfunktionsabkommen durch Amerika bestehe. Er teilt auch die Ansicht der britischen Sachverständigen, daß gegenwärtig nur ein kleiner Teil der Dawesentschuldigung in Form von Anleihen auf dem internationalen Geldmarkt mobil gemacht werden könnte, und auch diesen kleinen Teil nur gegen hohen Diskont. Andererseits ist

das britische Schatzamt geneigt, dem Generalagenten beizupflichten, daß es ratsam wäre, die Transfertaufschlag des Dawesplanes zu beseitigen, wenn Deutschland eine entsprechende Garantie bieten kann, die aber erst nach gefunden werden müßte. Der Korrespondent meint, wahrscheinlich werde die Frage nach Erledigung der amerikanischen Präsidentschaftswahlen wieder mit dem britischen und den anderen alliierten Schatzämtern ordnet werden. Bis dahin müßte die ganze Frage in der Schwebe bleiben.

Man sollte es nicht für möglich halten, daß auch in maßgebenden britischen Finanzkreisen die Dawesfrage so einseitig und dilettantisch beurteilt wird, wie es aus den obigen Ausführungen des regierungsamtlichen Blattes hervorgeht. Daß Deutschland die bisherigen Tribute nicht „ohne Mühe“ und nicht einmal aus eigener Kraft, sondern auf den Rücken großer Auslandsanleihen geleistet hat, müßte doch auch allmählich in London bekannt sein. Eine Aufhebung des Transfertaufschlages kommt für uns natürlich nicht in Frage, wenn nicht durch eine bedeutende Herabsetzung der Gesamtsumme diese wesentliche Subjektbestimmung des Dawesplanes überflüssig gemacht wird.

Reichstagsabgeordneter Dr. Robe Hospitant bei den Demokraten. Reichstagsabgeordneter Dr. Robe, der als Mitglied der Volkrechtspartei vom Wahlkreis Chemnitz in den Reichstag gewählt worden ist, ist der demokratischen Reichstagsfraktion als Hospitant beigetreten.