

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Druckanstalt: Nachrichten Dresden
Herausgeber: Hermann Kuntze
Redaktion: Postfach 1001
Schiffbaustr. 1, Marienstraße 28/29

Bezugsgebühr vom 1. bis 15. November 1923 bei monatlicher Zustellung frei Haus 1,70 M.
Wochensatz für Monat November 5,40 M. ohne Postgebühren. Einzelnummer 15 Pfg.
Außenabdruck 20 Pfg. Anzeigenpreise: Die Anzeigen werden nach Goldmarkt berechnet.
Die einseitige 30 mm breite Zeile 55 Pfg., für auswärts 40 Pfg. Familienanzeigen und Stellen-
gesuche ohne Rabatt 15 Pfg., außerhalb 25 Pfg., die 90 mm breite Reklamazeile 200 Pfg., außer-
halb 250 Pfg. Offertengebühr 30 Pfg. Auswärtige Beiträge gegen Vorausbezahlung.

Druck u. Verlag: Leopold & Weichardt,
Dresden, Postfach 1001, 1008 Dresden
Nachdruck nur mit druck. Quellenangabe
(Dresden, Nachrichten) zulässig. Unveränderte
Schultheile werden nicht ausbezahlt.

Amerika setzt sich zur Wehr

Zeppelins Zukunft

Der erste Sturm der Begeisterung ist verrauscht. Nach der Freude über den glänzenden Erfolg des Zeppelin-Amerikafuges, hin und zurück, kommt die Zeit zur Besinnung. Was ist erreicht? Und was bleibt zu tun, damit dieser deutsche Sieg im Zeichen des Weltluftschiffverkehrs nicht eine Episode bleibt, sondern Früchte für die Zukunft trägt. Es wäre ja nicht das erste Mal, daß eine glänzende deutsche Leistung keine Auswertung findet. Und wir wünschen nicht, daß es dem Werke des Grafen Zeppelin, das seit seinen Anfängen eine Herzensangelegenheit unseres Volkes ist, ähnlich ergehe.

Nachdem jetzt aus den Berichten Dr. Edeners die dramatischen Einzelheiten der Rückfahrt bekannt sind, steht als Fazit dieser Rundfahrt das eine unverrückbar fest: Das Zeppelinluftschiff ist ein absolut sicheres Beförderungsmittel, so seetüchtig wie irgendein Wasserfahrzeug. Gerade die mit Vordrücken ausgebelegte Havarie auf der Hinreise und die zweimalige Besetzung eines wüsten Orkans auf der Heimfahrt, ohne daß im Gefüge des Luftschiffes das geringste Beschädigt wurde, haben den letzten Zweifel in dieser Hinsicht beseitigt. Kein höheres Loblied auf den Zeppelinsbau kann es geben, als das Wort des amerikanischen Marineoffiziers, der sein Leben auf dem Meere zugebracht hat und während des Kampfes um das Vordrücken im Neufundlandsturm erklärte, daß er „so harte See“ noch nicht gesehen habe. Oder der Ausruf jenes Passagiers, der im Golf von Mexiko beim Anblick der Schiffe, die wie Russchalen von der aufgewühlten See herumgeworfen wurden, meinte, er sei doch froh, oben zu sein, denn der Zeppelin halte dem Sturm besser stand. Fachleute, selbst Flieger, die an Bord waren, erklärten, nach diesem Erlebnis zu der Einsicht gekommen zu sein, daß das Flugzeug, auch das projektierte Meeresflugzeug, im Verkehr zwischen Europa und Amerika nichts zu suchen habe. Es könne höchstens Ergänzungsarbeit für den Luftschiffverkehr leisten. Zweifel bestehen aber nach wie vor auch in diesen Kreisen, ob der Zeitgewinn, der sich im Zeppelinsbau durch weitere Erhöhung der Geschwindigkeit erreichen läßt, so groß sein werde, daß die Benutzung des Luftschiffes auf dieser von Schiffen schnellsten befahrenen Route der Welt für die Passagiere lohnend und für das Unternehmen rentabel wird. Auch die Hoffnung, daß sich das Geschäft lediglich auf die Postbeförderung bafieren läßt, bedürfte erst der Bestätigung durch die Erfahrung. Diese vorläufig noch ungelösten Fragen können aber das Zeppelinswerk nach der glänzenden Probe seiner Leistungsfähigkeit nicht aufhalten. Es gibt ja neben der Strecke Europa-Neu-York noch andere starkbefahrene Routen, die sich für das Luftschiff ungehindert erschließen lassen. Zunächst der Verkehr nach Südamerika, für den schon Projekte vorliegen; dann aber auch der Verkehr nach dem Fernen Osten und im pazifischen Raum, wo Verkehrswege so gut wie gar nicht vorhanden und riesige Volksmassen im wirtschaftlichen Aufstieg begriffen sind. Ueberall, wo lange Dampferreisen ein kapitalträchtiges Publikum zu großer Zeitvergeudung von Wochen und Monaten zwingen, hat der Zeppelin auch mit seinem geringeren Reisefortschritt heute schon Konkurrenzmöglichkeiten und Zukunftsaussichten.

Damit ist für das Zeppelinswerk und auch für das deutsche Volk das Gebot der Stunde ausgesprochen. Erst dann wird die schöne Tat des „Graf Zeppelin“ ihre Forderung finden, wenn unser Volk den tieferen Sinn erfasst: daß es nicht um eine Sensation geht, sondern um eine nationale Frage von höchster Bedeutung. Wenn jetzt nicht der deutsche Vorsprung gesichert und die Entwicklung mit starken Stößen weitergetrieben wird, dann besteht die Gefahr, daß das Ausland mit seinen größeren Kapitalkräften in die Breishe springt und in der Ausbeutung des neuen wirtschaftlichen Machtfaktors die Früchte einheimt, zu denen deutsches Genie und deutsche Tatkraft die Saat gelegt haben. Dabei wäre es uns ein geringer Trost, daß in den Anstrengungen, die England und Amerika bereits unternehmen, die Zeppelinsidee nachgeahmt und zum Teil sogar Friedrichshafener Material verwendet wird. Darum heißt es jetzt: Aufgepaßt und alle Kräfte angespannt!

Der „Graf Zeppelin“, sein Führer und seine Besatzung haben das ihre getan; das weitere ist, wie eine amerikanische Zeitung sehr richtig sagte, Aufgabe der Bankiers und des Publikums. Des deutschen Publikums und der deutschen Geldleute, wie wir besser überlegen möchten; denn wir wünschen auch nicht, daß das Zeppelinswerk fremdem Geld und fremdem Einfluß verfällt. Die finanzielle Sicherung und der Ausbau dieser Errungenschaft ist eine Ehrenpflicht, der sich Deutschland nicht entziehen darf, wenn es auch noch so schwerfällt. Das amerikanische Finanzierungsprojekt ist vorläufig ergebnislos geblieben. Dr. Edeners hat zwar den Jubel der Amerikaner als Volk in reichem Maße empfangen, weniger aber die erhoffte Dollar-Unterstützung. Die vorsichtigen Geschäftsmänner dort drüben wollen offenbar noch etwas abwarten. Auch das spanische Projekt scheint nach Dr. Edeners' Erklärungen aus Geldmangel ins Stocken geraten zu sein. So bleibt, wie schon so oft, nur der Verlaß auf unsere eigenen deutschen Kräfte; denn zum Warten

Gegen die alliierten Reparationsintrigen

Neu-York, 3. Nov. Die Hearstpresse beginnt heute in riesiger Aufmachung mit der Veröffentlichung von Propagandaartikeln gegen die Verquickung der Reparationen mit den interalliierten Schulden. Amerika habe sich geweigert, den Versailler Vertrag zu unterzeichnen und dafür mit Deutschland einen eigenen Frieden geschlossen. Es habe sodann dazu beigetragen, Deutschland die nötigen finanziellen Mittel zum Wiederaufbau zu geben, obgleich ihm das nicht immer leicht gefallen sei. Seitens der Alliierten werde nun der Versuch gemacht, Amerika als Unterdrücker Deutschlands hinzustellen, indem man ihm zum Vorwurf mache, daß es Widerstand gegen die Herabsetzung der deutschen Jahreszahlungen leiste. Alles sei für eine große Schau bereit gemacht, in der

Uncle Sam als Schurke dargestellt werden soll. Die Schau trage den offiziellen Namen „Konferenz internationaler Finanzfachverständiger zur Revision der Total- und Jahressumme deutscher Reparationen“. Die Alliierten würden während der Besprechung erklären, daß sie von Deutschland nur vier Milliarden Dollar der alliierten Schulden zusätzlich der Summen der in Frankreich und Belgien angerichteten Kriegsschäden einzufordern gedächten. Sie seien ferner bereit, ihre Forderungen gegenüber Deutschland im Verhältnis zur Herabsetzung der alliierten Schulden an Amerika einzuschränken. Deutschlands Gefühle sollten sich also gegen Amerika richten oder, anders gesagt, Frankreich und England beabsichtigten eine große Geste gegenüber Deutschland auf Kosten der amerikanischen Steuerzahler. Außerdem solle das Geld, das die Alliierten Amerika schulden, durch den Verkauf deutscher Eisenbahnbonds auf den amerikanischen Märkten ausgebracht werden. Amerika solle also letzten Endes für Deutschlands Kriegskosten aufkommen und dafür deutsche Eisenbahnbonds in Empfang nehmen. Deutschlands Gefühle aber würden sich dann nicht mehr gegen die Alliierten, sondern gegen Amerika richten, solange die Zinsen für die Eisenbahnbonds zu zahlen seien.

Die amerikanische Regierung habe erklärt, daß zwischen dem Kriegsdarlehensvertrag, der Deutschland durch die blutdürstigen Sieger auferlegt worden sei, und den interalliierten Ehrenschulden an Amerika keine Verbindung bestehen könne. Die amerikanische Regierung solle allerhöchstens feststellen, daß sie nichts mit den amerikanischen Sachverständigen zu tun habe, die die alliierte Einladung annahmen und drüber daran teilnahmen, Uncle Sam als Narren hinzustellen.

Pariser Ausflüchte

Paris, 3. Nov. Die Aufmerksamkeit der französischen politischen Kreise konzentriert sich im Augenblick auf die Pariser Besuche Parker Gilberts und des italienischen Finanzfachverständigen Pirrelli, der nach seinen Londoner Unterhaltungen mit Churchill am Freitagabend eine Unterredung mit Parker Gilbert hatte, und am Sonnabend von Poincaré empfangen wird.

Nach dem „Petit Parisien“ soll es nicht richtig sein, daß sich Parker Gilbert zu einer zweiten Reise nach Paris entschlossen habe, nachdem der Bericht des deutschen Votschafters über seinen Pariser Schritt in Berlin eingetroffen sei, und weil daraus ersichtlich gewesen sei, daß Paris dagegen sei, daß unabhängige Sachverständige in die Kommission entsandt würden, während aus den Depeschen der übrigen deutschen diplomatischen Vertretungen hervorgegangen sei, daß sich die übrigen Ententeemächte den deutschen Vorschlägen anschließen. Das Blatt meint, es liege offenbar ein Manöver vor, um Frankreich in Gegensatz zu seinen Alliierten zu bringen. Die Rückkehr Parker Gilberts nach Paris sei bereits vor 14 Tagen vor seiner Abreise aus Paris nach Brüssel und Berlin beschlossen worden. Damals seien bereits Verhandlungen mit Pariser Persönlichkeiten getroffen worden. Die Reise stellte auf keinen Fall die Folge des Pariser Schrittes des Herrn von Hoeßel dar. „Petit Journal“ bekämpft diese Auffassung und schreibt, daß es durchaus den Anschein habe, daß Parker Gilbert Poincaré bereits am Mittwoch, vor dessen Unterredung mit dem deut-

schon am wenigsten Zeit. Wie aber steht es mit den Möglichkeiten? Woher können die Millionen kommen, die zum notwendigen Hallenbau und zum Bau doppelt so großer und starker Luftschiffe wie der „Graf Zeppelin“ gebraucht werden? Den Weg der Volksspende möchte die Welt selbst nicht mehr beschreiten, weil sie der Ansicht ist, daß eine sicherere und ausgiebigere Fundierung auf geschäftlicher Grundlage notwendig ist. Sie will nicht mehr betteln gehen, sondern glaubt, nach der vollbrachten Leistung Anspruch auf eine großzügige Regelung der Finanzfrage zu haben. Sie hat ja jetzt auch etwas zu bieten. Denn wer heute Geld für neue Bauten zur Verfügung stellt, der braucht nicht mehr das Gefühl zu haben, sich an einem Experiment zu beteiligen, sondern an einem Unternehmen, das begründete Aussicht auf wirtschaftlichen Erfolg hat, wenn natürlich auch vorerst eine größere Zuschußperiode zu überwinden sein wird. Dabei liegt der Gedanke an die großen Schiffsahrtsgesellschaften

schon Votschafter, gesprochen habe, woraus hervorgehe, daß Parker Gilbert nicht nach Paris gerufen worden sei, um irgendwelche zwischen dem französischen Ministerpräsidenten und dem deutschen Votschafter entstandenen Schwierigkeiten zu beseitigen. Zur Frage der Unabhängigkeit der Sachverständigen bemerkt das Journal, es handele sich um die Unabhängigkeit des Komitees und nicht um die seiner Mitglieder.

Jedermann wisse, daß selbst die freiesten Fachleute die Organe ihrer Regierung sein würden. Es handele sich darum, zu wissen, ob die Fachleute das Problem endgültig lösen oder ob sie einfach eine Arbeit machen würden, die die Regierungen schnell in den Papierkorb werfen würden. Der Beginn der ganzen Arbeit sei die Festlegung der deutschen Schuld. Diese könne nicht von noch so qualifizierten Fachleuten geregelt, sondern müsse durch die Regierungen festgesetzt werden.

Der „Matin“ beschäftigt sich erneut mit der Frage der „Unabhängigkeit“ der Sachverständigen und vertritt die Auffassung, daß alles von dem Sinn des Wortes „unabhängig“ abhängt. Wenn die deutsche Regierung unter unabhängigen Persönlichkeiten Verträge verheißt, die ihre Richtlinien von der Regierung entgegenzunehmen hätten und die ihre Arbeiten abschließen könnten, ohne sie ihren Regierungen zur Bestätigung vorgelegt zu haben, so würde dies nicht nur auf die Zurückweisung Frankreichs, sondern auch wahrscheinlich auf die anderer Länder hofen. Das Blatt gibt sodann dem Wünsche Ausdruck, daß die Sachverständigen Amerikas, wenn es zur Teilnahme an den kommenden Arbeiten bewegen werden könne, nicht einfache der Regierung untergeordnete Persönlichkeiten seien, sondern im Gegenteil unabhängige und solche in gehobener Stellung.

Der „Excellior“ hält es aber für paradox, daß Deutschland als Mittler Frankreich sein Schiedsgericht auferlege, dessen Urteil in der Mehrzahl durch ausländische Sachverständige formuliert würde und ohne dafür vernünftige Gegenleistungen anzubieten. Vor irgendwelchen Verhandlungen müsse Frankreich von der deutschen Regierung verlangen, daß die angebotene Regelung der französischen Regierung nicht nur keine Schuldzahlung an Amerika und England gestatte, sondern ihr auch noch einen Ueberschuß für die Verminderung der inneren Schuld lasse.

Deutschland im Hintertreffen

Berlin, 3. Nov. Die „D. N. Na.“ gibt einen Londoner Bericht wieder, in dem es u. a. heißt, daß diplomatische Vorworte der Reparationsbesprechungen in so mysteriös geworden, daß das Fehlen einer einheitlichen verantwortlichen deutschen Stelle ohne Uebertreibung nur noch als katastrophal bezeichnet werden kann. Die Vorbekanntung, mit der eine wie auch immer geartete deutsche Delegation in die sachlichen Besprechungen eintreten wird, hat bereits einen solchen Umfang angenommen, daß von einer freien Verhandlungstätigkeit kaum noch gesprochen werden kann. Es hat keinen Zweck, sich zu verheimlichen, daß die von der Gegenseite geführten Vorverhandlungen in höchstem Grade sachlicher und nicht etwa formeller Natur waren. Es steht jetzt auch fest, daß die von Parker Gilbert geführten Verhandlungen auch sachlicher Natur gewesen sind.

Es wird also der Versuch gemacht, in weitestem Umfang das Verhandlungsergebnis vorwegzunehmen, während in Berliner Schreibtischen wohlentworfenen Reparationspläne schlummern.

Was diese Pläne etwa für Aussichten haben sollen, nachdem das Vorfeld inzwischen nach allen Seiten abgegrast worden ist, darüber braucht man sich keine Illusionen zu machen. Es ist höchst auffallend, daß aus den bekannten Pariser Quellen noch nichts über die der Reparationskommission zugedachte Rolle durchgesickert ist. Nachdem die deutsche Regierung hier ein grundsätzliches Zugeständnis gemacht hat, wird die Gegenseite nun wahrscheinlich bereit sein, den Widerstand gegen die von Deutschland geforderte Unabhängigkeit der Mitglieder lassen zu lassen oder doch wenigstens hierüber mit sich handeln zu lassen. Damit wäre dann die berühmte „Formel“ gefunden und nach Genfer Muster alles in bester Ordnung. Weiter besteht Grund zu der Befürchtung, daß man sich in Berlin über eine Reihe wichtiger Punkte mindestens sehr unklare Vorstellungen macht. In diesen Punkten gehört der ehrliebe Anerkennung aller Loyalität die internationale Position Parker Gilberts, die von London aus wesentlich anders aussieht als von Berlin.

nabe, deren Interessen ja zunächst durch die Möglichkeit einer Luftschiffkonkurrenz in naher Zukunft berührt werden. Kluge Geschäftspolitik müßte es ihnen geraten erscheinen lassen, den drohenden Wettbewerb von vornherein in eine Zusammenarbeit zu verwandeln, die natürlich nur in einer finanziellen Beteiligung an den unrentablen Anfängen bestehen kann. Das harte Interesse, das die Dapag an der Zeppelinsahrt gezeigt hat, scheint darauf hinzudeuten, daß in ihrer Leitung solche Gedanken schon erwogen werden. Aber auch der Norddeutsche Lloyd, der die deutsche Flugzeugüberquerung unterstützt hatte, wird jetzt zu der Einsicht gekommen sein, daß die Zukunft des Luftverkehrs auf langen Strecken dem Zeppelin gehört, und bei der bekannt weisenden Politik, die in Bremen herrscht, wird mau auch dort die richtigen Folgerungen zu ziehen wissen. Natürlich wäre es auch im Interesse der Allgemeinheit münchenswert, daß die notwendigen Zuschüsse in der Hauptsache von