

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Besuchsschreiber bei täglich zweimaliger Belegung im Hause monatlich 220,- Rpf., durch Postkasse NWL 2,20 einricht. 10,95 Rpf. Postkarte ohne Postabstempelgebühr bei jedem Postamt deutscher Postanst. Einzel-Nr. 10 Rpf., außerhalb Sachsen mit Abend-Kataloge 15 Rpf.

Druck u. Verlag: Lipsch & Reichardt, Dresden-2, I. Marienstraße 38/42. Fernsprechfunkto 1668 Dresden. Dies Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Umlaufhauptmannschaft Dresden und des Schiedsgerichts beim Oberverwaltungsamt Dresden.

Abonnementpreise B. Wochentl. Nr. 5: 10 Rpf. (zu mir bestellte) 11,5 Rpf. Nachdruck nach Stoff B. Sammleranzeige u. Sonderausgabe 15 Rpf. — Nachdruck nur mit Quellenangabe Dresden Nachdruck. Unverlangte Schriftsätze werden nicht aufgenommen.

Deutschland führt im Überseeeluftverkehr

Regelmäßiger Nordatlantik-Flugdienst

Der neue deutsche Flugstützpunkt „Friesenland“ gelaufen

Kiel, 16. März.

Am Dienstagmittag wurde auf der Howaldt-Werft der neue, für den Nordatlantikflugdienst der Deutschen Luft Hansa erbaute, schwimmende Flugstützpunkt „Friesenland“ getauft. Reichs- postminister Dr. Ohnesorge hieß die Tausende. Bei den Mitte dieses Jahres beginnenden Flügen über den Nordatlantik zwischen Europa und den Vereinigten Staaten soll die „Friesenland“ zusammen mit der „Schwabenland“ für den Schleuderflug und Flugsicherungsdienst eingesetzt werden. Die „Schwabenland“ wird vor New York und die „Friesenland“ bei Horta auf der Azoreninsel Fayal stationiert werden. Die zwischen diesen beiden Schiffen liegende Ozeanschiene von etwa 4000 Kilometer muß durch die Flugboote ohne Zwischenlandung zurückgelegt werden.

In seiner Taufrede hießte Dr. Ohnesorge u. a. aus:

„Wir übergeben heute ein Schiff seiner Bestimmung, das eine besondere Aufgabe im Weltverkehr zu erfüllen hat. Es ist das vierte Schiff dieser Art, das unter deutscher Flagge in freiem Erdteil als schwimmender Flugplatz Verwendung finden wird und als solcher seiner Bestellung für lange Zeit die deutsche Heimat erleben muß. „Schwabenland“ und „Ostmark“ sind die Namen der ersten drei, und auf den Namen „Friesenland“ wird das vor uns liegende, nach besser deutscher Schiffsaufbauart hergestellte Schiff getauft werden. Die Aufgabe der „Friesenland“ im Transoceanflug wird aber eine besondere Rolle dadurch erhalten, daß während mit Hilfe der älteren drei Stützpunkte nur die Südatlantikroute bestlogen wurde, mit Hilfe der „Friesenland“ nunmehr die regelmäßige Überquerung des Nordatlantik durchgeführt werden soll.“

Bereits seit September v. J. sind die Versuchslüge hier durchgeführt worden, wobei zu betonen ist, daß diese Flüge nach einem vorher festgelegten Plan und nicht etwa als Schnellweiterflüge ausgeführt wurden. Ein jahrelanger Traum, die Überquerung des Nordatlantik mittels Flugboote, wird zur Wirklichkeit. Und es gibt wohl kaum eine bessere Widerlegung des Vorwurfs, daß neue Deutschland müsse sich von den übrigen Staaten in der Welt isolieren, als die nun einmal unangreifbare Tatsache, daß diese allein der Verbindung und der Verständigung der Völker dienende Einrichtung der Atlantik-Polstüze vom deutschen Volke unter Einhaltung seiner besten Söhne zuerst in Angriff genommen worden ist.

Der Postflieger ist in gewissem Sinne überhaupt der Pionier der Verkehrsfliegerei. Er wirkt sein Leben bereits in die Waagschale, wenn die Zeit für Personenträger noch nicht reift ist, und ist so Wegbereiter für diese. So haben erst vor einigen Tagen vier deutsche Flieger ihr Leben bei der Überquerung des Südatlantik gelassen. Sie haben fürwahr für die Größe des Dritten Reiches und seiner Kultur.“

Nach der Ansprache des Reichspostministers taufte die dänische Königin der Luft Hansa, Prinzessin Margarete Krause, das Schiff auf den Namen „Friesenland“.

Die „Friesenland“ ist ein Motorschiff von etwa 6500 Bruttoregistertonnen. Es wird bei den Agoréen der Postdienst der Deutschen Luft Hansa führen und von dort aus die Großfluggänge nach Neufundland abschließen, wo die bisher im Südatlantik verwendete „Schwabenland“ liegen soll. — Die „Friesenland“ trägt auf Deck, wie ihre drei älteren Schwestern, eine Großfluggangzeuganhänger, erbaut von den Heinkel-Flugzeugwerken in Warnemünde, die zum Abschluß der 10 Tonnen schweren Nordatlantikflugzeuge eingerichtet ist. Eine neue Einrichtung ist die an Bord befindliche Werkstatt für Überholung der Flugzeuge. Zwei MAN-Dieselmotoren von je 2500 PS werden der „Friesenland“ eine Geschwindigkeit von 16 Seemeilen in der Stunde geben. Das denkbare Erfordernis des Nordatlantik entsprechend gebaute Schiff hat eine Länge von 188 Meter und eine Breite von 17 Meter. Der Tiefgang beträgt 6 Meter.

Schwimmende Flugstützpunkte, Schlenderschiffe für den Ozeanverkehr, wurden bisher nur von der Deutschen Luft Hansa entwickelt. Nun ist es nicht zuletzt zu danken gewesen, daß der Südatlantik-Flugdienst jetzt über drei Jahre mit so vorbildlicher Pünktlichkeit Woche für Woche durchgeführt werden konnte.

6,5 v. H. vom Verdienst

Eine der ersten, zugleich größten und schwersten Aufgaben, die sich die Nationalsozialistische Partei bei der Machtergreifung gestellt hatte, war die rasche und gründliche Senkung der durch die verantwortungslose Wirtschaft der Novemberrepublik ungeheuer angewachsene Arbeitslosenziffer. Sieben Millionen deutsche Volksgenosse standen im Januar 1933 außerhalb Lohn und Brot. Auf den Stempelstellen trafen sich Tag für Tag lange Schlangen Erwerbsloser aneinander, und die Reihen waren in größter Sorge, wie sie die riesigen, für die Ausszahlung der Arbeitslosen nötigen Summen bereithalten sollten. Unerträglich, all das fachliche und fiktive Elend noch einmal aufzuzeigen, das damals in unzähligen deutschen Familien Einzug gehalten hatte — denn der Höhepunkt war mit jenem Schreckenswinter 1932/33 überwunden. Seitdem ist die Kurve dank der tatkräftigen, stellvollen Maßnahmen der nationalsozialistischen Regierung stetig gefallen; das regelmäßige leichte Ansteigen während der Wintermonate ist eine naturgegebene Erscheinung, die sich ebenso vermeiden läßt, wie die Winterkälte und der Schnee selbst. Entschieden aber ist, daß von den anfangs sieben nun noch rund anderthalb Millionen Arbeitslosen abgeseilt sind. Sie spielen — so schwer das Los mitunter den einzelnen trifft — vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt her gesehen nur noch eine untergeordnete Rolle. Ihre Ziffer entspricht etwa der Zahl freier Arbeitskräfte, über die eine dynamisch arbeitsfähige Wirtschaft verfügen muß: im vorigen Herbst gab es in Deutschland beispielweise einen Arbeitsplatzwechsel von 1,5 Millionen in einem Monat! Und auch wenn man in Rechnung stellt, daß etwa auf dem Gebiet der Versorgung der älteren Angestellten noch manche schwierige und dringende Aufgabe zu lösen bleibt, so kann man doch mit Stolz und Genugtuung feststellen: die Arbeitsschlacht ist siegreich geschlagen.

Worum also, so fragt heute mancher Arbeiter und Angestellter wie auch mancher Betriebsführer, müssen wir trotzdem immer noch die gleich hohen Beiträge zur Arbeitslosenversicherung zahlen wie zu Zeiten des Sieben-Millionen-Erwerbslosenheeres? Warum werden sie nicht gekent? Warum betragen sie noch immer 6,5 v. H. vom Verdienst, die zu gleichen Teilen vom Arbeitnehmer wie vom Arbeitgeber zu tragen sind, beide also nicht unwe sentlich belasten?

So sehr diese Frage auf den ersten Blick berechtigt erscheint, so sehr beruht sie doch auf einem grundlegenden Irrtum. Sie sieht fälschlicherweise ohne tiefere Begründung und nähere Kenntnis voraus, daß die Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, an die ja die Beiträge gezahlt werden, eine Versicherungseinrichtung sei, an die man Prämien zahlt, um im Falle der Arbeitslosigkeit einen rechtmäßigen Anspruch auf Unterstützung erheben zu können. Nun ist es zwar eine der Aufgaben der Reichsanstalt, auch solchen Ansprüchen zu genügen; ihr Weinen erschöpft sich aber — wie schon ihr Name sagt — lediglich darin. Wäre es so, würden sich also die Leistungen der Reichsanstalt im Sinne der Versicherungsmathematik lediglich nach den gezahlten Beiträgen richten, so hätten in den Krisenjahren nur Bruchteile der Unterstützungselder ausgezahlt werden können. Hätte damals nicht das Reich helfend eingegriffen, so wäre es weder möglich gewesen, das soziale Werk der Reichsanstalt zu erhalten noch fortzuführen. Nun verhält es sich aber nicht so, daß die Justiz, die damals gegeben wurden, jetzt abgedeckt und neue Rücklagen geschaffen werden müßten, und daß es aus diesem Grunde nötig sei, die Beiträge unverkürzt weiterzuzaubern. Das wäre eine höchst mechanische Rechnungsführung; denn der Rückgang der Arbeitslosigkeit wurde uns ja nicht unter menschlichem Zustand beobachtet, sondern war eben nur eine Folge der großzügigen, weitreichenden Maßnahmen, die der nationalsozialistischen Staat zu diesem Zwecke ergreift hat. Damit kommen wir zum Wesen der Reichsanstalt um ein Bedeutendes näher: Sie war und ist der Träger aller Bestrebungen, die sich die Arbeitsvermittlung und Arbeitsbeschaffung, ergänzt durch Maßnahmen zur Erhaltung des Arbeitsplatzes, zum Ziel gesetzt haben. Ihre Aufgabe besteht ebenso darin, dafür zu sorgen, daß der „Versicherungsfall“ möglichst gar nicht eintrete. Sie übt diese Vororge nicht aus eigenmächtigen, privatkapitalistischen Gründen, sondern indem sie diese Aufgabe erfüllt, leichter sie zugleich und vor allem einen unerhört wichtigen Dienst an der Volksgemeinschaft. Man kann den Verwendungszweck des Beitrages zur Reichsanstalt daher auch so erklären: die Beiträge dienen nicht nur dazu, den Versicherten für den Fall seiner Arbeitslosigkeit zu schützen, sondern sie sind gleichsam Prämien, die den Beitragsschulden davor bewahren sollen, überhaupt erst arbeitslos zu werden. Beträte man die Zusage aber nicht vom Standpunkt des einzelnen, sondern im Sinne der Volksgemeinschaft, so ist der Versicherungsbeitrag nicht allein eine Summe, die jeder Arbeiter und Angestellte für

Sir Austen Chamberlain gestorben

London, 16. März.
Sir Austen Chamberlain, der bekannte englische Staatsmann, ist am Dienstagabend im Alter von 78 Jahren in London gestorben.

Chamberlain war durch eine leichtere Erkrankung in den letzten Tagen gekommen, das Haus zu hütten. Er wurde von einem Herzschlag ereilt, als er in seine Bibliothek gehen wollte. Er brach bewußtlos auf der Treppe zusammen und war innerhalb weniger Minuten tot. Chamberlains Tod hat außerordentliches Aufsehen erregt, da er ein augenfällig großes Aufsehen in allen politischen Kreisen genoss. Sir Neville Chamberlain, der gegenwärtige Schatzkanzler und voraussichtliche Nachfolger Baldwin als Premierminister, ist ein Halbbruder Sir Austen Chamberlains. Der gegenwärtige Außenminister Eden hat seine Karriere als Privatsekretär Sir Austen Chamberlains begonnen. Eden wird am Mittwochabend Sir Austen Chamberlain im Standpunkt eines Nachrufs widmen.



Auss. Bildarchiv Dresdner Nachrichten
Nachfolger Baldwin als Premierminister, ist ein Halbbruder Sir Austen Chamberlains. Der gegenwärtige Außenminister Eden hat seine Karriere als Privatsekretär Sir Austen Chamberlains begonnen. Eden wird am Mittwochabend Sir Austen Chamberlain im Standpunkt eines Nachrufs widmen.

Austen Chamberlain wurde am 10. Oktober 1868 als ältester Sohn von Joe Chamberlain, dem Kolonialminister des Burenkrieges, geboren. Abweichend von der in England herkömmlichen Erziehung verbrachte er einen Teil seiner Studienzeit in Deutschland. Da insbesondere sein Vater zu Recht und Ansehen gekommen war, so fiel es ihm nicht

18,3	15,3
17,5	17,5
85,5	85,5
13,0	12,5
54,75	54,75
—	142,0
80,0	80,0
150,0	150,0

82,0	81,75
132,0	133,5
118,25	118,0
120,0	119,5
106,0	106,0
138,0	139,0
208,5	209,5
110,5	110,0
117,0	117,0

124,75	124,87
88,0	88,0
111,0	111,0

128,0	128,0
-------	-------

102,25	102,75
102,5	102,75
101,75	101,75
102,25	102,75
105,0	105,0
101,0	102,0

102,75	102,75
2,358	2,357
127	126,71
15,13	15,17
9,05	9,05
13,09	13,11
1,709	0,711
5,694	5,706
48,35	48,65
41,94	42,02
21	21
61,09	61,21
47,04	47,14
11,04	11,06
1,813	1,817
62,67	62,78
56,66	56,78
16,98	17,02
8,856	8,874
1,978	1,992
1,379	1,381
2,488	2,482

15,3	15,3
0	0
100,12	—
88,87	—
88,5	—
—	—
—	—
88,0	—
—	—

15,3	15,3
0	0
78,75	78,82
78,75	78,82

15,3	15,3
0	0
78,75	78,82
78,75	78,82</