Morgen-Ausgabe Nr. 563 Donnerstag, 1. Dezember 1938

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Bezugspreis: bei tägl. zweimal. Zustellg. frei Haus monatl. RM. 3.20; Postbezug RM. 3.20 einschl. 48,44 Rpf. Postgeb. (ohne Postzustellgeld.) bei 7 × wöchentl. Versand. Einzel-Nr. 10 Rpf.; sonntags Dresdner mit Abendausg. 10 Rpf.; sonntags Sachs. mit Abendausgabe 15 Rpf., Sudetenland 10 Rpf.

Druck u. Verlag: Liepsch & Reichardt, Dresden-A. 1, Marienstraße 38/42. Fernruf 21241. Postscheckkonto 1068 Dresden. Dies Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Dresden und des Schiedsamtes beim Oberversicherungsamt Dresden

Anzeigenpreise lt. Preisliste Nr. 7; Millimeterzeile (22 mm breit) 11,5 Rpf. Nachlässe nach Staffel B. Familienanzeigen u. Stellengesuche Millimeterzeile 6 Rpf. Offerten. 20 Rpf. – Nachdruck nur mit Quellenangabe Dresdner Nachrichten. Unverlangte Schriftstücke werden nicht aufbewahrt

Einzige Tageszeitung Sachsens mit Morgen- und Abendausgabe

Italiens Wehr stand für Deutschland bereit

Ciano: Europa in der tschechischen Krisenstunde

Eigene Drahtmeldung der Dresdner Nachrichten

Rom, 30. November.

Als der italienische Außenminister Graf Ciano am Mittwochnachmittag das Wort zu seiner angekündigten und mit Spannung erwarteten außenpolitischen Rede ergriff, war nicht nur der Sitzungssaal der Kammer bis auf den letzten Platz mit Abgeordneten gefüllt, die, wie dies bei großen Anlässen üblich ist, in den schwarzen Uniformen der faschistischen Partei erschienen waren, sondern zum ersten Male seit mehreren Jahren war auch die Diplomatenloge wieder vollständig mit den beim König von Italien und Kaiser von Aethiopien beglaubigten Vertretern der fremden Mächte besetzt.

Mit geradezu dramatischer Wucht schilderte Graf Ciano den Ablauf der Ereignisse der internationalen Politik während der parlamentarischen Ferien, wobei er begreiflicherweise Wert darauf legte, den richtunggebenden Einfluß des faschistischen Italien und seines Duce auf die Entwicklung und Lösung der europäischen Probleme zu unterstreichen. Die Kammer nahm diese Ausführungen des Außenministers sowie alle Stellen der Rede, die sich auf die Rolle der Achse als maßgebendem Faktor bei der Befriedung und dem Wiederaufbau Europas bezogen, mit besonderem Beifall auf.

Stürmische Begeisterung löste auch der eingehende Rechenschaftsbericht aus, den Ciano über die Mobilisierungsmaßnahmen und den hohen Stand der Kriegsbereitschaft des faschistischen Italien in den Tagen der Krise im September gab. Jubel grüßte ferner die Namen von Chamberlain, Lord Halifax und Lord Perth, als der Außenminister diese englischen Staatsmänner im Zusammenhang mit dem unlängst in Kraft gesetzten italienisch-englischen Abkommen erwähnte. Seinen Höhepunkt erreichte der Beifallssturm bei der Feststellung des Außenministers, daß dieses Abkommen die Beziehungen zwischen den beiden Imperien auf der Grundlage absoluter moralischer, politischer und militärischer Parität ordnet. Das italienisch-französische Verhältnis berührte der Außenminister mit keinem Wort.

Die Sitzung schloß mit brausenden Hochrufen auf den Duce, den Graf Ciano als den Vollstrecker der natürlichen Entwicklungsgesetze des italienischen Volkes bezeichnete.

Wortlaut der Rede siehe Seite 8

Unhaltbarer Zustand

„Die größte Räuberbande der modernen Zeit", „das gewinnsüchtigste Unternehmen der Gegenwart", „die schreiendste soziale Ungerechtigkeit unserer Tage": so und ähnlich lauten die Ausdrücke, mit denen die italienische Presse eine große Aktiengesellschaft kritisiert. Nicht zu Unrecht, wie man zugeben muß. Tatsächlich handelt es sich um das Unternehmen, das auf der ganzen Welt am mühelosesten Gewinne von unerhörtem Ausmaß einstreicht, und wohl nirgends stehen privatwirtschaftliche Ausbeutung zugunsten einiger weniger lachender Persönlichkeiten und allgemeines Interesse in so klassendem Gegensatz wie hier. Aus der wirtschaftlichen aber wird in steigendem Maße eine aktuelle politische Frage. Sie wird in den italienisch-französischen Besprechungen, die ja allmählich in Gang kommen, eine gewichtige Rolle spielen, und ebenso wird man sie in den englisch-italienischen erörtern. Dabei liegt das Schwergewicht auf den Verhandlungen zwischen Rom und Paris. Wirtschaftlich gesehen bestehen zwischen Italien und Frankreich in der Hauptsache nur zwei Reibungsflächen. Die eine stellt die Dschibuti-Bahn dar, die die Hauptstadt Aethiopiens, Addis-Abeba, mit dem Meere verbindet. Zwar hat Italien durch einen Vertrag von 1935 zwanzig Prozent des Aktienkapitals erhalten und ist damit Mitbesitzer geworden, doch sind die Italiener mit den Zuständen, die an der Bahn und in deren Verwaltung herrschen, alles andere als zufrieden. Frankreich wird hier in mancher Beziehung Wandel schaffen müssen, denn Rom sitzt am längeren Hebel. Die Zeit arbeitet für Italien. Je mehr der Ausbau der modernen Verkehrswege in Italienisch-Ostafrika fortschreitet, je mehr vor allem die Fertigstellung des neuen Großhafens Assab seiner Vollendung entgegengeht, desto stärker büßt Dschibuti an Bedeutung ein, und die Eisenbahnfrage wird sich schließlich ganz von selbst regeln. Das andere Problem jedoch ist nicht so einfach gelagert. Es handelt sich um den Suez-Kanal, oder, genauer ausgedrückt, um die Form und Art seiner Verwaltung.

Dieser Suez-Kanal ist ein Privatunternehmen. Er gehört der „Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez". Man muß schon einmal unter die Lupe nehmen, welche Gewinne diese einträglichste Aktiengesellschaft der Welt einstreicht und betrachten, wer die Nutznießer dieses lukrativen Geschäftes sind, um den Maßstab für ein Urteil zu bekommen. Die Bedeutung des Kanals steht ganz außer Frage. Man hat ihn nicht zu Unrecht die „blaue Schlagader" genannt. Er macht auf dem Wege zum Osten das mühselige und langwierige Umfahren der Südspitze Afrikas entbehrlich und verkürzt dadurch die Reise von Bombay nach Hamburg um 8400 Kilometer, nach London um 44 vom Hundert, nach Marseille um die volle Hälfte, nach Triest aber um nicht weniger als 63 vom Hundert. Ohne ihn wäre die Festsetzung Italiens am Roten Meer und die Begründung des Imperiums unmöglich gewesen, denn man kann schlechterdings die Transporte zwischen Italien und der Kolonie nicht mit vierwöchentlichen Fahrten um das Kap der Guten Hoffnung belasten. Bevor Italien Abessinien eroberte, stand der italienische Verkehr an vierter Stelle. Im Jahre 1934 wurden 17,3 Millionen britischer Tonnen durch den Kanal befördert, dagegen nur drei Millionen deutscher, 2,5 Millionen holländischer, 2,1 Millionen italienischer und zwei Millionen französischer Tonnen. Seit dem Abessinienkrieg aber ist Italien auf den zweiten Platz gerückt, der wichtigste Interessent neben England. Der Kanal ist auch heute noch breit und tief genug, um den größten Giganten der Schiffahrt, den Fünfzigtausendtonnern, die Passage zu gestatten. Im Gegensatz zu seinem Bruder in der Neuen Welt, dem Panamakanal, der nur halb so lang, aber ein ständiges Schmerzenskind ist, sind die Uferverhältnisse günstig, so daß die Unterhaltung der Schiffahrtsstraße nur geringe Aufwendungen erfordert. Desto ungerechtfertigter sind die Tarife. Sie haben seit der Fertigstellung des Kanals keine wesentliche Aenderung erfahren. Für jede Bruttotonne Schiffsraum sind auch heute noch 5,75 Goldfranken Abgaben zu entrichten, und für jede beförderte Person volle zwölf Goldfranken. In den letzten fünf Jahren sind die Einnahmen der Gesellschaft beständig gestiegen. Beliefen sie sich 1933 auf eine Milliarde Goldfranken, so ergaben sie 1936 1,1 Milliarden und wuchsen 1937 auf 1,5 Milliarden Goldfranken an. Den schmunzelnden Aktionären fielen 1933 dreihundert Millionen Franken Dividenden in den Schoß, 1937 aber nicht weniger als

Flugzeug „Condor" in Tokio gelandet

Von Berlin nach Japan in noch nicht zwei Tagen – Zwei Rekorde bei der FAI angemeldet

Tokio, 30. November.

Das Focke-Wulf-Flugzeug „Condor D—ACON" ist am Mittwochmittag 14,33 Uhr (Mitteleuropäischer Zeit) auf dem Flugplatz Tachikawa, dem 30 Kilometer von Tokio entfernt liegenden Flughafen der Hauptstadt Japans, eingetroffen.

Auf dem mit deutschen und japanischen Flaggen übersäten und durch riesige Scheinwerfer taghell erleuchteten Flugplatz, der im Westen Tokios liegt, erwartete eine riesige begeisterte Menschenmenge die Ankunft des deutschen Flugzeugs. Zur Begrüßung hatten sich Vertreter der japanischen Regierung und der Luftfahrtsgesellschaften, der deutsche Botschafter Ott mit seinem Stab sowie die Vertreter der Partei und der deutschen Gemeinde eingefunden. Alle japanischen Sender übertrugen die Landung der „Condor", die bereits von der gesamten japanischen Presse, in großer Aufmachung und mit zahlreichen Bildern versehen, angekündigt worden war. Die Begeisterung der japanischen Oeffentlichkeit über die Leistung der deutschen Flieger und ihre Maschine ist außerordentlich groß. Allgemein spricht man von einer einzigartigen Flugleistung in der Geschichte der Luftfahrt.

Der glänzend gelungene Versuchsflug des deutschen Großflugzeugs über eine Strecke von rund 14 000 Kilometern, wurde in 46½ Stunden bei einer reinen Flugzeit von nur 42 Stunden zurückgelegt. Die Stundendurchschnittsgeschwindigkeit betrug 330 Kilometer. Diese Leistung genügt, um je einen Flugweltrekord Berlin—Hanoi und Berlin—Tokio bei der Fédération Aeronautique Internationale anzumelden.

*

Die Condor-Maschine, die Mittwoch nachmittag Tokio erreicht hat, ist die gleiche Maschine, die im August den Rekordflug nach Neuyork und zurück ausgeführt hat. Auch die Besatzung ist die gleiche wie beim damaligen Rekordflug, nämlich Flugkapitän Diplomingenieur Alfred Henke, Flugzeugführer Hauptmann Rudolf v. Moreau, Oberfunkmaschinist Paul Dierberg und Flugzeugfunker Walter Kober. Dazu kamen als Fluggast Konsul Heinz Junge, Direktor der Focke-Wulf-Flugzeug-G. m. b. H., und als Bordmart Georg Kohne. Der Flug war nicht als Rekordflug gedacht. Vielmehr folgten die Flieger einer Einladung Japans und erwiderten gleichsam den Besuch, den die japanischen Piloten des „Gotteswind" seinerzeit zum befreundeten Deutschland ausführten. Die Maschine hat sich auch auf diesen Fluge voll bewährt. Sie ist mit den gleichen Motoren wie bei der Ozeanüberquerung ausgerüstet, nämlich mit vier BMW-Motoren zu je 750 PS.

Die Maschine hatte Tempelhof am Montagnachmittag 4 Uhr verlassen. Nach zwölfstündiger Flugzeit meldete die Besatzung, daß sie kurz vor Basra, dem Ziel der ersten Etappe, stehe, und bald darauf war auch dieses Ziel erreicht. In Basra wurde getankt, denn die 6000 Liter Benzin, die in Tempelhof getankt waren, waren so gut wie aufgebraucht. Die zweite Etappe war Karachi, wo erneut getankt wurde. Das dritte Etappenziel war Hanoi, das am Mittwochmorgen 2,10 Uhr erreicht wurde. 8,42 Uhr startete die Condor wieder zur letzten Etappe nach Tokio.

Auf dem Rückweg soll eine andere Route eingeschlagen werden, nämlich über Batavia nach Amsterdam, also die Strecke, die vordem Maschinen der Königlich Niederländischen Luftfahrtgesellschaft beflogen wird. Am 17. Dezember wird die Condor-Maschine wieder in Berlin erwartet. Sie wird von Tokio aus der auch noch einen Flug nach Mandschukuo unternehmen.

Die Besatzung überbringt Botschaft Görings

Berlin, 30. November.

Generalfeldmarschall Hermann Göring hat durch die Besatzung des Flugzeuges „Condor" an das japanische Volk eine Botschaft gerichtet, die über die Domei-Agentur verbreitet wurde. Die Botschaft hat folgenden Wortlaut:

Zu einem Zeitpunkt, in dem das japanische und das deutsche Volk den festen Willen zum gemeinsamen Kampf gegen den bolschewistischen Weltfeind erneut bekunden und als Bekräftigung dieses politischen Zieles verheißungsvolle Schritte zur Vertiefung der kulturellen Beziehungen unternehmen, startet in der Hauptstadt des Deutschen Reiches ein deutsches Flugzeug zum Flug nach Tokio. Es ist nicht fliegerischer Ehrgeiz allein, der die bewährte Besatzung anspornt, diesen Weg in einer möglichst kurzen Zeit zurückzulegen, die deutschen Flieger sind zugleich Sendboten des deutschen Volkes. Sie wollen durch diese fliegerische Tat zeigen, daß auch die räumliche Entfernung zwischen de beiden befreundeten Nationen zusammengeschrumpft ist. In diesem Geiste habe ich meinen Fliegern den Auftrag gegeben, dem japanischen Volk meine aufrichtigen und guten Wünsche zu überbringen. (gez.) Hermann Göring.

Die Fahrtroute des „Graf Zeppelin"

Frankfurt, 30. November.

Wie die Wahlpropagandaleitung für die sudetendeutschen Gebiete mitteilt, wird das Luftschiff „LZ 130" („Graf Zeppelin") am Freitag, 2. Dezember, und am Sonnabend, 3. Dezember, eine über das gesamte Sudetenland ausgedehnte Fahrt durchführen. Zum ersten Male wird dadurch allen Volksgenossen des Sudetengaues Gelegenheit gegeben, dieses einzigartige Wunderwerk deutscher Genialität und Technik zu sehen.

„Graf Zeppelin" wird voraussichtlich nachfolgende Fahrtroute einschlagen: In den Morgenstunden des 2. Dezember wird das Luftschiff „Graf Zeppelin" über Mährisch-Schlesien zu erwarten sein und am gleichen Tage Ostböhmen, Nordböhmen und einen Teil Westböhmens überfliegen. Am Morgen des 3. Dezember ist das Luftschiff seine Fahrt über Südmähren, Südböhmen, Böhmer Wald und das Egerland fort. Die Reichssender Leipzig, Breslau, Wien, München und der Deutschlandsender geben laufend Standortmeldungen über die Fahrtroute des Luftschiffes bekannt.

Dr. Todt Major der Reserve

Berlin, 30. November.

Wegen hervorragender Leistungen bei dem Ausbau der Luftverteidigungszone West ist mit dem 1. Oktober 1938 bei den Offizieren des Beurlaubtenstandes der Luftwaffe eingestellt worden als Major der Reserve der Leutnant der Res. a. D. Dr. Todt, Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen.

HEUTE BEILAGE:

Kulturstätten

der Musik- und Kunststadt Dresden