

Dresdner Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werttätigen Volkes

Abonnementpreis mit der tägl. Unterhaltungsbeilage Lesen, Wissen, Kunst sowie der Frauen- und Jugendzeitung monatlich 80 Pf. Durch die Post bezogen vierteljährlich M. 2.75, unter Kreuzband für Deutschland und Österreich-Ungarn M. 5.—. Erscheint tägl. mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.	Redaktion: Zwingerstraße 21, II. Telefon 8465. Sprechstunde nur wochentags von 12 bis 1 Uhr. Expedition: Zwingerstraße 21. Telefon 1769. Geschäftszeit von 8 Uhr morgens bis 7 Uhr abends.	Inserats werden die 6 gespaltene Petitzeile mit 25 Pf. berechnet, bei dreimaliger Wiederholung wird Rabatt gewährt. Vereinsanzeigen 20 Pf. Inserate müssen bis spätestens 1/10 Uhr früh in der Expedition abgegeben sein und sind im Voraus zu bezahlen. — Telegramm-Adresse: Dresdner Volkszeitung.
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Nr. 181. Dresden, Freitag den 7. August 1908. 19. Jahrg.

Zum internationalen Freihandelskongreß.

Die Freihändler der verschiedenen Länder haben sich am Dienstag in London zu einem internationalen Freihandelskongreß versammelt. Wenn auch das Verhandlungsprogramm dieser Tagung mit seinen sechs Punkten: Bedeutung des Freihandels für die internationalen Beziehungen, Einfluß der Schutzzollpolitik auf die Entwicklung der heimischen Industrie und Landwirtschaft, die politisch-moralische Seite des Schutzzollsystems, die Schutzzölle vom fiskalischen Standpunkte, wahre Vorteile der Handelsverträge und Gründung eines ständigen internationalen Ausschusses zur Förderung des Freihandels, recht reichhaltig ist und der Verlauf der Erörterungen wohl manches interessante Material zutage fördern wird, haben doch diese Erörterungen kaum mehr als rein akademischen Wert. Denn die kapitalistische Welt am Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts steht im Zeichen des Schutzzolls und mit wehmütigen Blicken mögen die Teilnehmer des Kongreßes auf jene Jahre zurückblicken, da über allen Industrieländern die Flagge des Freihandels hochgehoben zu werden schien, während heute selbst in England, dem klassischen Lande des Freihandels, die schutzöllnerische Richtung immer mehr an Boden gewinnt.

Daß England zuerst den freien Handel auf seine Fahne schrieb, liegt selbstverständlich in seiner wirtschaftlichen Entwicklung begründet und zeigt gleichzeitig ans deutliche, wie die Frage: ob Schutzzoll, ob Freihandel, innerhalb der bürgerlichen Gesellschaft nicht ist als der Gegensatz zweier kapitalistischer Produzenten-schichten. Durch seine Lage, die es am ersten zur Seeherrschaft und zur Ausdehnung der durch die geographischen Entdeckungen erschlossenen Erdteile befähigte, durch seine Vorkolonien an Kohle und Eisen, durch ein von den Baumwoll-Ländern sehr systematisch produziertes Proletariat und durch eine konsequente Schutzzollpolitik, die in dem Ausfuhrverbot für Wolle und namentlich den Navigationsakten ihren treffendsten Ausdruck fand, war England schon im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert zum ersten Industrieland der Erde geworden, der den Weltmarkt frei gefundene, zum Teil erst erzeugt hatte und deshalb beherrschte. Als zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts zwischen Frankreich und England der gigantische Kampf um diesen Weltmarkt entbrannte und Napoleon mit dem System der Kontinentalperze verfuhr, in der Güterzeugung der Erde Frankreich an die Stelle Englands zu setzen, zeigte es sich bald, wie sehr das ein Verstoß mit unangenehm Mittelstücken gewesen war, denn England hielt sich für den verlorenen europäischen Absatzmarkt an den kolonialen Märkten der europäischen Mächte schadlos, die es durch seine schwimmenden Wägen, seine Kriegsschiffe, von der Verbindung mit ihren Mutterländern abschnitt und gewaltig seinem eigenen Handel erschloß. Derart war England am Schlusse des Kriegsjahrzehntes 1815 mehr als je, wenigstens für alle entscheidenden Industriezweige, ein Monopol des Welthandels, überschwebte den europäischen, wieder geöffneten Markt mit einer gewaltigen Welle seiner Fabrikate und trieb in einem solchen industriellen Aufschwung hinein, daß von diesem Zeitpunkt an die Sturm- und Drangperiode des englischen Kapitalismus datiert und bald Hochkonjunktur und Krise einander in regelmäßigem Wechsel abzulösen begannen.

Daß aber in England die Bourgeoisie ihre einflussreiche Stellung nicht durch die völlige Niederwerfung der Feudallasse, sondern durch einen Kompromiß mit dieser Feudallasse erkun- dete, kam u. a. in seiner Getreidepolitik zum Ausdruck: 1690 Erwerbung der Getreidezölle, 1859 Gewährung von Ausfuhrsubventionen für Getreide, und in dem wichtigen Jahre 1815 im Interesse der das Parlament beherrschenden Wohlgrundbesitzer das Verbot der Getreidezufuhr! Die durch diese agrarische Schutzmöglichkeit bedingte Erhöhung der Brotpreise entsprach aber keineswegs den Interessen der Industriellen Klasse, denn hohe Brotpreise, hohe Löhne, niedere Getreidepreise, niedere Löhne, ganz abgesehen davon, daß diese Brotmehrpriese die ökonomische Macht der Feudallasse in einer den Fabrikanten durchaus nicht genehmen Weise stärkten. Auch Schutzzölle auf Rohstoffe waren der englischen Bourgeoisie ein Dorn im Auge, denn eine möglichst billige Produktion setzte rote niedere Arbeitslöhne so auch niedere Rohstoffpreise voraus. An Zöllen, die ihre eigenen Produkte gegen eine ausländische Konkurrenz schützten, hatte sie ebenfalls kein Interesse, denn eine ausländische Konkurrenz, die sich mit England auch nur ansatzweise hätten messen können, gab es nicht. So wuchs aus dieser wirtschaftlichen Situation die Doktrin vom unbedingten Freihandel heraus, die nach den französischen Physiokraten schon Adam Smith und Ricardo gelehrt und die jetzt die englische Bourgeoisie mit um so größerer Begeisterung als eine Weltanschauung für den ganzen Erdkreis verkündete, als ihr daran gelegen war, daß die europäischen Staaten die Schutzzollmauern, die sie gegen England aufgeführt, zugunsten des Freihandels niederlegten und als die Durchsetzung des Freihandels in allen Ländern damals nichts anderes bedeutete als die Verwirklichung des großen Schutzzollstromes der englischen Bourgeoisie: England die Werkstatt der Welt und die übrige Welt der Erde nur seine Kornkammer, sein Rohstoffmagazin und sein Absatzmarkt! Mit 1820 setzte die Agitation für eine Freihandelspolitik in England ein, und nicht ohne Erfolg, denn schon unter dem Handelsministerialen Huskisson (1823—1828) wurden die Einfuhrzölle auf Rohstoffe, die Fabrikzölle stark ermäßigt, die Rohstoff- und Ausfuhrzölle vermindert und die Zollvereinigung mit Irland durchgeführt, und das Jahr 1828 brachte auch den Erfolg des Getreidezufuhrverbotes durch Getreidezölle mit gleichem

Stärke, berart, daß sich bei sinkendem Weltmarktpreis des Getreides der Zoll automatisch erhöhte, bei steigendem Preis von selbst ermäßigte. Unter dem Einfluß der 1836 eingetretenen Wirtschaftskrise nahm die Freihändlerische Agitation einen neuen Aufschwung, hauptsächlich mit der Gründung der Antiformgesetz-Liga durch Cobden und Bright zu Manchester 1839, die sich die gänzliche Beseitigung der Getreidezölle nicht im Interesse der Konsumenten, sondern im Interesse der industriellen Produzenten als Ziel gesetzt hatte. Von Anfang der vierziger Jahre ging es rasch auf den Freihändlerischen Bahnen vorwärts: eine Reihe von Zollbefreiungen und Zollherabsetzungen wurde getrieben durch die Abschaffung der Getreidezölle mit dem Peel'schen Gesetz vom Jahre 1846. Drei Jahre später folgte die Aufhebung der Navigationsakte, und in dem Jahrzehnt zwischen 1850 bis 1860 ging unter Gladstones Präsidium über den Trümmern der letzten Industriezölle die Sonne des gänzlichen Freihandels auf.

Als im Jahre 1860 der englisch-französische Handelsvertrag auf der Basis durchaus Freihändlerischer Grundsätze abgeschlossen wurde, tanzten die internationalen Freihändler einen Freudentanz um das goldene Kalb: die Welt des unbedingten Freihandels schien für die ganze zivilisierte Welt angebrochen.

Die Katastrophe des Zeppelin-Ballons.

Zeppelins Leidensweg.

Der költnischen Zeitung entnehmen wir folgende Ausführungen: Keine Prüfung bleibt dem fetten Mann erspart! Jetzt hat ihn auch noch die Gewalt des Feuers das Herz verbrannt, und zwar in dem Augenblicke, da er trotz des Opanheimer Unglücks dem Ziele bis auf wenige Stunden nahe gekommen war. Das Trübsäle der dem schweren Ersterdinger Wehrgeheim ist die Tatsache, daß nicht ein Mangel des Systems die Schuld trägt, sondern lediglich eine Unvollkommenheit der mechanischen Hilfsmittel und das Logarithmen ungenügender Naturmaterialien, und das Erheben in der gegenwärtigen dermaßen liegt in dem Bewußtsein, daß der Graf mit so früher Energie begabt ist, daß ihn der jetzige Schicksal nicht schwer berühren, aber seine Kraft nicht brechen wird. Er hat diesen eisernen Willen schon wiederholt bekunden müssen, denn sein kühnes Unternehmen ist bis jetzt mit außergewöhnlicher Geduldigkeit von der Regierung des Reiches geradezu verfolgt worden.

Nicht genug, daß er im Anfang unter der Hofeifersucht der Steuben- und Reumalereien seinen Plan zu haben schlugen mußte, mußte er sogar vor 14 Jahren noch erleben, daß eine Sachverständigen-Kommission sein Projekt für praktisch unüberwindbar erklärte und daß ein Mann von der Bedeutung eines heimlich den Bau von Luftschiffen für unmöglich erklärte. Zeppelin ließ sich nicht beirren, und am 1. Juli 1890 konnte er zum ersten Male den Beweis erbringen, daß sein Schiff zu fliegen vermöge. Aber schon hier zeigte das Unglück ein, das lautstark, das an der Unterseite des Ballons mittels einer Straßentrasse auf einer Turm rührte und vorwärts verstellbar angeordnet war zu dem Zweck, die Spitze des Ballons aufwärts oder abwärts zu rücken, geriet in Unordnung, weil die Verbindung zwischen den beiden Gondeln herstellte, um 27 Zentimeter verlor, so daß die Schrauben nicht mehr ordnungsgemäß arbeiten konnten. Auch die Steuerleitungen verschlangen sich, so daß neben der beabsichtigten Fahrtgeschwindigkeit auch die Steuerbarkeit ausser Acht gelassen wurde. Die Landung auf dem See vollzog sich indes vollständig glatt, denn auch durch Umstreifen an einem Pfahl eine kleine Buntarte herbeigeführt wurde.

Die Hebelstände wurden indes bald behoben, so daß am 21. Oktober ein zweites Aufsteigen erfolgen konnte. Es gelang dem Grafen, nach dem vorher angefahrenen Plane zu manövrieren und eine Geschwindigkeit von 9 Stunden zu erreichen, wenn auch die Maschine nicht alles hergeben konnte, weil, wie der Graf mit berechtigter Sorge, das Fahrzeug fortgesetzt gerichtet wurde und daher nicht in gerader Richtung seine volle Geschwindigkeit entfalten konnte.

Der erste Versuch betriebliege aber trotzdem den Kosten nicht, und er begann mit dem Bau eines zweiten Modells, dem die Erfahrungen des Jahres 1890 zugute kamen. Allerdings stellte sich als Haupthindernis die Schwierigkeit der Geldbeschaffung ein; sogar die 1890 in Stuttgart gegründete Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt löste sich in jener Zeit auf. Graf Zeppelin kaufte das Luftschiff um 124 000 M. und wandte sich in einem Notruf zur Rettung der Luftschiffahrt an die Öffentlichkeit, die ihm dann auch, allerdings erst nach Jahren, die nötigen Mittel zur Verfügung stellte.

Nach fünf Jahren endlich stand das in fast allen Teilen verbesserte Motorschiff zur Fahrt bereit. Der wichtigste Fortschritt bestand in der Verstärkung der Motorkraft bei fast gleichem Gewicht. Jede der beiden in den zwei Gondeln eingebauten Maschinen besaß 65 Pferdekraft bei 400 Kilogramm Gewicht. Die Länge des Schiffes war um zwei Meter von 128 auf 126 Meter vermindert, der Durchmesser aber von 11,8 auf 11,7 Meter verlängert worden. Die 17 Stoffballons wurden auf 16 herabgesetzt und die Wasserstoffgasfüllung von 11 800 auf 10 400 Kubimeter verringert. Dafür betrug das zu hebende Gesamtgewicht jetzt 10 000 nur noch 9000 Kilogramm. Am 20. November 1905 fand der erste Versuch auf dem Bodensee statt, war aber vom Unglück verfolgt. Der niedrige Wasserstand des Sees ließ eine Vermeidung des Stilles, auf dem das veranfertigte Luftschiff aus der Ballongondel weiter in den See in die Windrichtung gefahren werden sollte, nicht zu, so daß der Ballon mit Hilfe von Rettungs- und auch von beiden Gondeln ruhten, ausgegogen und von einem Motorboot ins Schlepp genommen werden mußte. Der starke Wind trieb aber das Luftschiff über das Boot hinaus; infolgedessen wurde das Schlepboot sofort gestoppt, blieb aber mit einem auf unerwartliche Weise entzündeten Motoren am Ballon hängen und jag die Spitze des Ballons herab. Gleichzeitig wurden durch den Wind das Stützgerüst und auch das mit 155 Kilogramm überlastete Bordgerüst hergehoben. Sobald dann die Schrauben in Bewegung gesetzt wurden, schoß das Luftschiff mit der nach unten gerichteten Spitze in den See, und der Führer mußte durch

Sich den Besitz auch die hintere Gondel ins Wasser bringen. Die entstandenen Beschädigungen geboten einen Abbruch der Versuche, die dann am 17. Januar 1906 wiederholt wurden. Diesmal hatte der Ballon zupiel Lufttrieb erhalten, so daß er erst in der großen Höhe von 450 Metern ins Gleichgewicht gebracht werden konnte. Da in der Höhe eine sehr starke südwestliche Strömung wehte, konnte das Fahrzeug gegen sie nur aufkommen, wenn es mit seiner Längsachse genau in die Windrichtung gebracht wurde. Mangel an Erfahrung ließ aber die Steuer immer zu fräßig wirken, was ein wiederholtes Lieberdrehen zur Folge hatte. Die Landung erfolgte ohne wesentliche Beschädigung des Schiffes, abgesehen der Gefahr auf dem gestörten Boden nicht fallen konnte; doch streifen eines Baumes erlitt der Stoffbezug Schaden. Doch was der Tag verlor, das rückte die Nacht zugrunde; ein Orkan beschädigte das Fahrzeug so sehr, daß der Graf den Abbruch desselben anordnen mußte.

So war die Arbeit von neuem zu beginnen. Am 9. Oktober 1906 konnte das dritte Modell sich zur ersten Probefahrt erheben und mit einem vollen Erfolge gekont wieder vor Anker gehen. Mit der erzielten Spitzengeschwindigkeit von 15 Metern in der Sekunde hatte es einen Rekord aufgestellt. Von ganz außerordentlicher Wirkung erwiesen sich die Höhensteuer, die dem Schiff gestattet, ohne Ausweichen von Ballast oder Auslassen von Gas rein auf dynamischem Wege zu steigen oder zu sinken. Dem Versuch vom 9. und 10. Oktober folgten weitere sechs in der Zeit vom 24. September bis 8. Oktober 1907. Inzwischen wurde der Bau des Modells R. 4 vollendet, das dann am 1. Juli 1908 eine zwölfstündige Dauerfahrt in die Schweiz ausführte, über Luzern, Zug, Schaffhausen zurück nach Rütli, Winterthur, St. Gallen, Bozengen und Friedrischshofen. Dem glänzend gelungenen Versuch sollte dann die große vierundzwanzigstündige Dauerfahrt folgen. Es kam nicht dazu. Die Tage des 12., 13. und 14. Juli waren so hübsch, daß ein Ausflug nicht geraten erschien, und als dann am 15. Juli gegen Mittag doch die Reise angetreten werden sollte, geriet der Ballon beim Herausbringen aus der Halle so hart mit dieser zusammen, daß das Höhensteuer beschädigt wurde und die Fahrt auf unbestimmte Zeit verschoben werden mußte. Binnen 14 Tagen war der Schaden behoben, und in aller Stille und unbekannt trat Zeppelin beim Morgenrauschen des 4. August die Fahrt an. In südwestlichem Flug kam er bis in die Nähe von Rätikon, wo er zu verhältnismäßig kurzer Fahrt genötigt war, und setzte dann in der Nacht von 11 bis 6 Uhr früh die Reise ins Herz des Schwabenlandes fort. In der Nähe der Pfalz wurde der Ballon aber wiederum flüchtig, er mußte auf der Höhe der Pfalz landen, um einen Motorschaden auszubessern. Und hier geschah nun das Unvorhergesehene: ein starker Windriß riß das Fahrzeug los und dabei geriet es infolge einer Explosion des Beinhaltlers in Brand. Ein mächtiger Brand blieb zurück als Opfer der aber nicht zu entgehenden Elemente und unjagbar großen Mißgeschicks. ...

Das verloren Luftschiff.

Lehrer Joseph Wagner in Friedrischshofen gibt in seinem Bucher durch Friedrischshofen und Umgebung (Verlag von Dr. Bernhardt Koch in Ravensburg), folgende Beschreibung des jetzt verunglückten Luftschiffes:

Schon seit August 1907 war Graf Zeppelin in aller Stille mit der Erbauung eines vierten Luftschiffes beschäftigt, und es die Welt Kenntnis davon erhielt, war es schon in allen ihren Teilen fertig, so daß nur noch die Montierung vorgenommen werden mußte. Nach Zeppelins eigenem Prinzip des starren Systems ist das Luftschiff konstruiert; nur ist es größer und hat Verbesserungen an der Steueranordnung erhalten.

Der Tragkörper ist ein 16seitiges Prisma von 126 Metern Länge und 13 Metern Durchmesser, so daß sich ein Verhältnis von 1:10 zwischen Durchmesser und Länge ergibt. Es ist nach Schiffart in 17 voneinander unabhängige Kammern abgeteilt. Jede Abteilung enthält ein Gasglocke aus gummiertem Baumwollstoff; die Gasglocken sind je zwei Ketten sind durch Aluminiumringe gebildet, welche durch Stahlbleche verbunden sind. Die beiden Ketten bilden Spitze und Ende des Fahrzeuges und haben ein Gefälle. Diese Konstruktion hat den großen Vorteil, daß bei Beschädigung einer Gasglocke keine Katastrophe und auch nicht die Notwendigkeit eines beschleunigten Abfluges eintritt, was bei anderen Luftschiffen mit nur einem Gasbehälter der Fall ist.

Die Füllung der Gasglocken erfolgt durch Wasserstoffgas. Dieses wird in Stahlbehältern auf 150 Atmosphären komprimiert und von den Fabrikanten Gröbenheim (Frankfurt), München und Hiltorf geliefert. Bei der Füllung strömt das Gas in die gaselassen Ballonglocken ein; diese füllen den Hohlraum des Tragkörpers nach vollkommener Füllung vollständig aus. An den Gasglocken sind Ventile angebracht, durch welche das Gas bei einigem Bedarf herausgelassen werden kann. Um dem Aluminiumgerippe eine möglichst glatte Gestalt und den Fahrzeug zum Durchdringen der Luft eine möglichst große Geschwindigkeit zu verleihen, ist dasselbe durch eine prapriete Baumwollstoffhülle abgedeckt. Zwischen dieser und den Gasglocken liegt allseits ein Zwischenraum von 20 Zentimetern, der das Luftschiff gegen Temperatureinflüsse ziemlich unempfindlich macht. Die beiden Ketten legen sich an Kette aus Radiumschwarz, einer künstlichen Wollfaser, an. Die beiden Gondeln sind durch ein festes Gefüge mit dem Tragkörper verbunden. Sie sind aus Aluminium gefertigt und haben eine Länge von 8 und eine Breite von 2 Metern. Ein überdachter Gang, in welchem sich eine Arbeitskabine befindet, führt von der einen Gondel zur anderen und ermöglicht eine gegenseitige Auswechslung des Personals und die Kontrolle der einzelnen Abteilungen. In diesem Laufgang kann ein Wagen hin und her bewegt werden; er wird durch wenig verbaute Teile (hauptsächlich Nervenlöcher, Seile usw.) belastet.

Durch Hin- und Herbewegen des Wagens soll eine etwaige Neigung von Spitze und Ende des Ballons ausgeglichen werden. Jede Gondel enthält einen Daimler-Benzinmotor von 120 Pferdekraften mit elektrischer Zündung sowie den Antrieb für die Luftschrauben, ferner die zur Fahrt nötigen Instrumente (Kompaß, Barometer, Thermometer usw.), wie auch die Apparate zur Verleitung der Steuer. Der einzelne Motor treibt zwei Schrauben von 2,2 Metern Durchmesser, die rechts und links vom Ballonkörper angebracht sind, und bewirkt so die Vortwärtsbewegung des Fahrzeuges. Zeppelin verbatte deshalb zwei voneinander unabhängige

en rege...
L. Tages...
schloß in...
te an, der...
Hilfskräfte...
früher...
ie seit dem...
n unferm...
lagen ist...
st, wenig...
en worden...
r Kollegen...
gefallen...
erken, ohne...
lig ausge...
Ein Brief...
Schlamm...
Steinbrüche...
um die