Dresdner Volkszeitung

Postscheckkonto: Dresden Kaden & Comp., Nr. 1268

Organ für das werktätige Volk

Bankkonto: Sächs. Staatsbank, Dresden. Bank der Arbeiter, Angestellten und Beamten, A.-G., Dresden. Gebr. Arnhold, Dresden

Dieses Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Dresden

Bezugspreis einschließlich Bringerlohn mit der täglichen Unterhaltungsbeilage „Leben, Wissen, Kunst", außerdem „Volk und Zeit" monatlich 2 Mark, halbmonatlich 1 Mark. Einzelnummer 10 Pf. Telegramm-Adresse: Dresdner Volkszeitung

Schriftleitung: Wettinerplatz 10. Fernsprecher Nr. 2536. Sprechstunde nur wochentags von 12 bis 1 Uhr. Geschäftsstelle: Wettinerplatz 10. Fernsprecher Nr. 2536 und 12707. Geschäftszeit von früh 7 Uhr bis 5 Uhr nachmittags.

Anzeigenpreis. Grundpreise: die 30 mm breite Nonpareillezeile 35 Pf., die 90 mm breite Reklamezeile 2,50 M., für auswärtige Anzeigen 40 Pf. und 2,50 M. Familienanzeigen, Stellen- und Mietgesuche 40 Proz. Rabatt. Für Briefniederlegung 10 Pf.

Nr. 89 | Dresden, Montag den 16. April 1928 | 39. Jahrg.

Zwischen morgen und vorgestern

Der Weg über den Nordatlantik

Die Fliegerkapitäne Köhl und Fitzmaurice haben zum ersten Male ein Flugzeug von Osten nach Westen gesteuert. Sie werden selbst am besten wissen, wie nahe sie daran waren, das Schicksal eines Nungesser und Coli zu teilen. Diese beiden Franzosen eröffneten im Mai 1927 die furchtbare Reihe der Todesfahrten über den Ozean, weitere 27 Piloten folgten ihnen im Laufe der letzten Monate in den Tod. Köhls Wagnis, in technischer Beziehung durchaus improvisiert, sozusagen aus dem Handgelenk geschüttelt, glückte. Wohl warf der Wind die „Bremen" ins Labrador-Eis. Aber der Nordatlantik ist überquert.

Schon rüsten andre, um den Ostwestflug auch zu versuchen. Vielleicht haben sie Glück, wie Köhl und Fitzmaurice. Vielleicht verschlingt sie die Nebelwand vor Neufundland, wie viele vor ihnen. Der Mensch hat wohl den Nordatlantik mit dem Flugzeug überquert. Aber ehe wir bis nach Neuyork fliegen können, wie wir heute noch London oder Paris fliegen, wird noch eine gewisse Zeit vergehen. Köhls Flug besagt jedenfalls für die Möglichkeit, eine Flugstrecke zwischen Europa und Amerika einzurichten und die Reisezeit zwischen Hamburg und Neuyork auf zweimal 24 Stunden herabdrücken, gar nichts. Lindbergh flog schon vor Jahresfrist von Neuyork nach Paris, und ebenso ist zwei andern, Chamberlin und Byrd, der Flug vom Westen nach dem Osten geglückt. Aber an die Einrichtung einer Westostlinie ist trotzdem zunächst noch nicht zu denken. Gründliche wissenschaftliche und technische Arbeit ist noch zu leisten, Arbeit des Gelehrten, um die meteorologischen Verhältnisse über dem Ozean kennenzulernen, Arbeit des Konstrukteurs, um das mehrmotorige Großseeflugzeug zu schaffen, das den Launen des Nordatlantik Trotz bietet. Erst dann kann der Mensch den Ozean besiegen.

•

Trotzdem tobt bereits der Kampf um die Nordatlantikpassage. Der Flug der Bremen ist nur ein Glied dieses Kampfes. Bis jetzt war die Luftfahrt ein unrentables Geschäft. Sie erfordert sehr hohe Zuschüsse. Wenn heute jemand fliegt, bezahlt der Staat noch immer drei Viertel der Kosten. Das kann man verantworten, denn die Luftfahrt steckt in den Anfängen, und Deutschland hat die Pflicht, auf diesem zukunftsreichen Gebiet der Verkehrstechnik nicht hinter andern Ländern zurückzubleiben. Die Verkehrswirtschaft hat bis jetzt dem Staat diese Aufgabe überlassen. Sie will aber keineswegs auf das Zukunftsgeschäft der Luftfahrt verzichten. Im letzten Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie steht z. B. folgender Satz: „Wir verfolgen mit lebhaftem Interesse die Bestrebungen zur Ueberwindung weiter Seestrecken mit Luftfahrzeugen; wir sind der Auffassung, daß, nachdem die technischen Voraussetzungen geschaffen sein werden, ein künftiger Transozeanluftverkehr nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen organisiert und der Führung der Seeschiffahrt überlassen werden müßte, die von alters her den überseeischen Verkehr übermittelt hat und infolgedessen über die erforderliche verkehrstechnische und nautische Erfahrung verfügt." Die Großreedereien melden damit ihre Ansprüche auf die Nordatlantikpassage an. Nachdem der Staat durch die Deutsche Lufthansa erst die Möglichkeit geschaffen hat, will sich der private Kapitalismus in das Nest setzen, das andre bauten.

Die Nordatlantikpassage dürfte die erste Flugstrecke sein, die mit Gewinn arbeiten könnte, während bisher der Betrieb aller andern Strecken mit großen Verlusten verbunden ist. Die Deutsche Lufthansa ist seit langem dabei, die mehrmotorige Großflugzeug zu bauen, mit dem sie auf breiter Grundlage Transozeanflüge vornehmen will. Nun ist der Norddeutsche Lloyd, der zweitgrößte deutsche Reedereikonzern, der Lufthansa zuvorgekommen. Man hat den Piloten Köhl engagiert, wie man einen Buchhalter engagiert. Man hat ihn mit einem einmotorigen, für den Transozeanflug völlig ungenügenden Flugzeug versehen und schließlich, um den Anspruch zu unterstreichen, den Präsident des Norddeutschen Lloyd, v. Hünefeld, in die Passagierliste der Bremen gesetzt. Wäre das Spiel, bei dem es um drei Menschenleben ging, fehlgeschlagen, dann hätte der Lloyd sich nach einiger Zeit einen andern Piloten gesucht. Ob es geglückt ist, kann er sagen, wir haben den Ostflug zuerst unternommen und deshalb haben wir Anrecht darauf, die Nordatlantikpassage geschäftlich auszunutzen. Der Flug von Baldonnel nach Greenly Island ist ein regelrechter Kampf um den Profit, und Köhl und sein Passagier Hünefeld haben ihre und des Lloyd geschäftliche Interessen wahrgenommen. Immerhin erkennen wir ihren Wagemut an und beglückwünschen sie zu dem Erfolg.

•

Die Freude über den Ozeanflug zweier Deutschen tobt sich in einigen Zeitungen der Rechten in einer Weise aus, die nationalistisch anmutet. Wenn schon Grund zum besonderen Jubel ist, so hat ihn nicht nur Deutschland. Ein Bürger Großbritanniens, der Führer der irischen Freiheitskämpfer, hat gemeinsam mit Hauptmann Köhl die Bremen über den Ozean gesteuert. Wenn also schon gejubelt werden soll, so ist auch ein wenig europäischer Jubel angebracht. Das englische Blatt Evening Standard erinnert daran, daß Hauptmann Köhl und Fitzmaurice noch vor zehn Jahren als Mitglieder feindlicher Luftstreitkräfte einander gegenüber gestanden hätten. Diese Erinnerung ist immerhin zeitgemäßer als nationales Gerummle.

•

Aber die zwei deutschen Flieger haben ihrem Fluge ja selbst einen merkwürdigen politischen Charakter gegeben. Als die „Bremen" nach Irland flog, um dort gutes Wetter zum Ozeanflug abzuwarten, flog sie nach Doorn und warf auf das Haus, in dem Wilhelm II. vergangener Herrlichkeit nachsinnt, einen Kranz nieder. Und auf dem Ozeanflug selbst trug sie nicht die schwarzrotgoldenen Farben der deutschen Republik.

Kein Zweifel, auch das ist ein Symbol der tiefen inneren Widersprüche, die unsre Zeit zerreißen. Die Leistung der Bremen — sie ist vor allem ein Wunderwerk der Technik, das Werk des modernen Motors, der, die Schwerkraft besiegend, die Gegenwinde niederringend, ein Gewicht von fünftausend Kilogramm dreitausend Kilometer weit hoch durch die Lüfte trägt. Aber dieselbe Zeit, die in der Technik das Kleinste, das Gewaltigste vollbringt, die stolzesten Errungenschaften von gestern heute schon ins alte Eisen wirft und durch neue, stolzere überholt, sie bleibt im Gesellschaftlichen, im Staatlichen im Banne alter Vergangenheit, die doch ihre Technik längst zum Tode verurteilt hat, und kommt von Erinnerungen und Traditionen aus Zeiten handwerksmäßiger Einfalt, mittelalterlicher Enge, von der ganzen dumpfen, niedrigen Romantik von Kaiserkronen und Krönungsmänteln und Zeptern nicht los, als stürmte sie nicht hoch in den Lüften über den Ozean, sondern führe noch träumend in der Postkutsche durch deutsche Großherzogtümer.

Und demselben Wagemut, der, sein Leben in die Schanze schlagend, den Motor im Triumph über das Weltmeer führt, ist doch noch das alte Vasallentum, der alte Knechtessinn im Blut, der, wenn er sein Leben wagt, es im Dienste eines Herrn, nicht eines freien Volkes wagen will, und, wenn Menschengeist über die Naturgewalt siegt, darin nur neue Mittel zu neuen Herrenkriegen, neue Waffen für alte Kriegsherren sieht. Es ist in der Tat der ganze große tiefe Widerspruch unsrer Zeit: der Widerspruch zwischen dem gewaltigen Sieg im Technischen und der armseligen Rückständigkeit in allem Sozialen, Staatlichen, weiligen. Die Menschheit ist daran, technisch eine Welt aufzubauen, in der man alltäglich von Europa nach Amerika schneller fliegen wird, als man heute von Wien nach Brüssel fährt. Und dabei bleibt sie in einem Geist stecken, der noch voll Sehnsucht nach mittelalterlichem Königsprunk ist, in einer Staatenordnung, die jeden technischen Sieg zur neuen Kriegswaffe macht, in einer Gesellschaftsordnung, die jeden neuen Sieg der Arbeit dazu benutzt, Arbeiter um Arbeit und Brot zu bringen. Geistig, staatlich, sozial ist unsre Welt weit zurück hinter ihren technischen Siegen. Geistig, staatlich, sozial den Vorsprung der Technik einzuholen, die alte Welt der neuen Technik anzupassen — das ist die geschichtliche Aufgabe, in der sich die Sendung des Sozialismus zu erfüllen hat.

•

Die unerreichbaren Flieger

D. **London**, 15. April. (Eig. Funk.) In Nordamerika wurden am Sonnabend und Sonntag fieberhafte Versuche gemacht, um die in Grönland Island befindlichen deutschen Ozeanfliegen zu erreichen. Die Eisschicht, von der die Insel umgeben wird, macht diese Aufgabe jedoch ungewöhnlich schwierig. Der kanadische Regierungsdampfer Montcalm, der am Sonnabend den Auftrag erhielt, sich nach Grönland Island zu begeben, hat seinen Bestimmungsort bisher noch nicht erreicht. Die Eismassen am Golf von St. Lawrence setzten seinem Vordringen fast unüberwindliche Widerstände entgegen. Auch einem Flugzeug, das am Sonnabend in Cucrok startete, um die Flieger abzuholen, gelang es nicht, Grönland Island zu erreichen. Es war unterwegs zu einer Notlandung auf einem vereisten See gezwungen und wurde hierbei schwer beschädigt. Der Versuch des Ozeanfliegers Levin, der im vergangenen Jahre mit Chamberlin gemeinsam den Ozean überquerte und in Berlin landete, die Flieger in einem Junkersflugzeug abzuholen, blieb ebenfalls erfolglos. Die amerikanische Fluggesellschaft lehnte sein Anerbieten, ihm ein Flugzeug zur Verfügung zu stellen, glatt ab. Andre aussichtsreiche Möglichkeiten, die Flieger zu erreichen, sind bisher nicht ergriffen worden. Es ist nicht ausgeschlossen, daß das Zeppelinluftschiff Los Angeles einen Flug nach Grönland versucht oder ein dreimotoriges Großflugzeug mit einer Radiostation und großem Benzinvorrat in der Nähe der Insel landet. — Eine Meldung aus St. Johns (Neufundland) besagt, daß alle in den letzten 24 Stunden gemachten Versuche, auf drahtlosem Wege mit den Fliegern in Verbindung zu treten, gescheitert sind.

Selbst die Postbehörden waren außerstande, auf ihre Anfragen an die Flieger irgend eine direkte oder indirekte Antwort zu erhalten. Die Flieger konnten infolgedessen bisher das Anerbieten der kanadischen Behörden, das in Forteau (Labrador) 50 Kilometer von den Grönland-Inseln lagernde Benzin und Oel zu benutzen, nicht bestätigen. Von unterrichteter Seite verlautet übrigens, daß diese Benzin- und Oelvorräte für die Bremen ungeeignet sind.

Ein Sonderzug mit amerikanischen Zeitungsleuten und Photographen hat noch am Sonnabend Quebec in der Richtung nach der Murray-Bay verlassen. Von dort will man versuchen, Grönland mit Hundeschlitten zu erreichen.

Die Aechtung des Krieges

Von Rudolf Breitscheid, M. d. R.

Der amerikanische Botschafter hat am Freitag dem deutschen Außenminister den Entwurf eines Paktes zur Aechtung des Krieges überreicht und die deutsche Regierung um ihre Stellungnahme zu diesem Vorschlag ersucht. Ein gleicher Schritt wurde bei den Regierungen von England, Italien und Japan unternommen. Frankreich brauchte nicht unterrichtet zu werden, da zwischen ihm und den Vereinigten Staaten die ersten Verhandlungen über das Anti-Kriegsabkommen gepflogen worden sind.

Der Inhalt des Entwurfs ist mit wenigen Worten zusammenzufassen: Die Vertragschließenden verzichten feierlich im Namen ihrer Völker auf die Inanspruchnahme des Krieges zur Lösung internationaler Streitigkeiten in ihren Beziehungen zueinander und vereinbaren, daß die Regelung oder Lösung aller Konflikte nie anders als durch friedliche Mittel angestrebt werden soll.

Die Idee einer solchen Vereinbarung ist ursprünglich von dem französischen Außenminister ausgegangen. Aber Briand hatte nur eine Abmachung zwischen den Vereinigten Staaten und Frankreich im Auge. Der amerikanische Staatssekretär Kellogg erweiterte den Plan. Er forderte die unmittelbare Mitwirkung der Staaten, an die man jetzt herangetreten ist, und die Offenhaltung des Beitritts zu dem Vertrage für alle andern Regierungen. Darauf war Frankreich nicht gefaßt. Dem Quai d'Orsay kamen Bedenken, ob sich ein solches Uebereinkommen mit den Satzungen des Völkerbundes und dem Pakt von Locarno in Einklang bringen lasse. Stärker waren wohl noch die freilich nicht ausgesprochenen Besorgnisse, ob er nicht die nahe an Bündnisse grenzenden Konventionen störe, die Frankreich mit Belgien, Polen und der Tschechoslowakei eingegangen ist.

Die französische Position war von Anfang an sehr wenig günstig, denn man konnte Herrn Briand darauf verweisen, daß die Zweifel, die er bezüglich der Vereinbarkeit mit dem Völkerbundstatut hegte, für einen ausschließlich mit Amerika abgeschlossenen Vertrag ebenso am Platze seien wie für den, den Kellogg in Anregung brachte. Es wurde für Frankreich sehr schwierig, sich den Konsequenzen seiner eigenen Idee zu entziehen, und wenn jetzt die übrigen Staaten sich entschließen sollten, dem amerikanischen Entwurf zuzustimmen, so würde es schlechterdings nicht in der Lage sein, abseits zu bleiben.

An sich — das muß zugestanden werden — sind die Einwände, die sich auf das Völkerbundstatut und den Vertrag von Locarno stützen, nicht unberechtigt. Das Statut schließt, wie jeder weiß, den Krieg nicht völlig aus. Es läßt ihn zu: 1. zur Erfüllung der Garantiepflicht des Art. 10, der den Bestand des Gebiets der Bundesmitglieder und ihrer politischen Unabhängigkeit gegen äußeren Angriff vorsieht; 2. wenn ein einstimmig beschlossener Bericht des Rates von den beiden streitenden Staaten angenommen wird; 3. wenn ein Staat die Erfüllung einer ihm durch einstimmigen Ratsbeschluß auferlegten Pflicht ablehnt; 4. wenn der Bericht des Rates nicht einstimmig beschlossen wird; 5. wenn er nicht innerhalb von sechs Monaten zustande gekommen ist. Was den Locarno-Vertrag angeht, so handelt es sich um die Bestimmung, nach der sich Deutschland, Belgien und Frankreich gegenseitig verpflichten, in keinem Fall zum Krieg gegeneinander zu schreiten, keine Anwendung, wenn es sich um eine Verletzung dieser Verpflichtung oder um einen offenkundigen Vorstoß gegen die Entmilitarisierungsvorschriften des Versailler Vertrages handelt.

Nun ist es zwar den Staaten unbenommen, durch Spezialverträge über das in der Völkerbundsatzung angelegte Maß hinaus den Krieg als Werkzeug ihrer Politik auszuschalten, aber es bleiben doch unter allen Umständen Schwierigkeiten bestehen, und solange nicht eine sicherlich sehr wünschenswerte Aenderung des Völkerbundspaktes vorgenommen wird, muß mit großer Sorgfalt darauf geachtet werden, daß sich die Klauseln des Antikriegspakts mit den Verpflichtungen, die die Bundesmitglieder allgemein und durch die beim Zeit-

Der Stimmzettel zur Reichstagswahl

Sozialdemokratie: Liste 1

Wie von unterrichteter Seite mitgeteilt wird, sind für die kommenden Reichstagswahlen bisher 16 Wahlvorschläge eingereicht und vom Reichswahlleiter zugelassen worden. Diese 16 Parteien sind folgende:

1. Sozialdemokraten. 2. Deutschnationale Volkspartei. 3. Zentrum. 4. Deutsche Volkspartei. 5. Demokraten. 6. Kommunisten. 7. Bayerische Volkspartei. 8. Linke Kommunisten. 9. Reichspartei für den Mittelstand. 10. Nationalsozialisten. 11. Deutsche Bauernpartei. 12. Völkische Arbeitsgemeinschaft (Völkischer Block). 13. Deutsch-Hannoveraner. 14. Landbund. 15. Christlich-nationale Bauernpartei. 16. Volksrechtpartei.

Auf dem Wahlzettel werden die Parteien in der vorstehenden Reihenfolge aufgeführt werden.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id416951805-19280416/1 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG