Nr. 116

Großer
Möbel-Verkauf
hochaparte, echte
Speisezimmer
Eiche, Birke od. Nußb. pol.
Herrenzimmer
Eiche geb., od. Nußb. pol.
Schlafzimmer
echt Eiche, echt Birke, Ebenbaum oder Schleiflack
Küchen
konkurrenzlos billig!
Ludewig
Böhmische Bettfedern
Jahrs-Moden
Anzüge
Mützen
Kaufhaus Bernhardt
Sanapartil-Saikur
Apotheke
Herrenkleider billigst
kaufen gut
größte Auswahl
am besten
Möbel
Firma von Ruff
Söhne

Dresdner Neueste Nachrichten

Unabhängige Tageszeitung
mit Handels- und Industrie-Zeitung

Anzeigenpreise: Die 26 mm breite Zeile kostet 0,35 R.-M., für auswärts 0,40 R.-M. Die Reklamezeile im Anschluß an redaktionellen Text, 79 mm breit, kostet 2 R.-M., für auswärts 2,50 R.-M. — Die Briefgebühr für Buchstabenanzeigen beträgt 0,30 R.-M. — Für Einschaltung an bestimmten Tagen und Plätzen kann eine Gewähr nicht übernommen werden.

Bezugspreise: Bei freier Zustellung durch Boten ins Haus monatlich 2,25 R.-M. in der Tschecho-Slowakei monatlich 2 Kr. 15. Postbezug für Monat Mai 2,25 R.-M. einschließlich 0,72 R.-M. Postgebühren (ohne Zustellungsgebühr). Kreuzbandsendungen: Inland wöchentlich 1,10 R.-M., Ausland 1,25 R.-M. Einzelnummer 10 R.-Pf., außerhalb Groß-Dresdens 15 R.-Pf.

Redaktion, Verlag und Hauptgeschäftsstelle: Dresden-A., Ferdinandstr. 4 • Fernruf: für den Ortsverkehr Sammelnummer 24601, für den Fernverkehr 14194, 20021, 27981—27983 • Telegr.: Neueste Dresden • Postscheck: Dresden 2060

Nr. 116 — Mittwoch, 22. Mai 1929 — XXXVII. Jahrg.

Rykow über die Außenpolitik Moskaus

„Graf Zeppelin" kehrt unter vorläufigem Verzicht auf die Amerikafahrt Ende der Woche nach Friedrichshafen zurück — Entgegenkommen Amerikas in der Reparationsfrage

Die deutsch-russischen Beziehungen

„Alles nur Mißverständnisse"

X **Moskau**, 21. Mai. (Durch Funkspruch)

Der Vorsitzende des Rates der Volkskommissare der Sowjetunion erklärte heute in seinem Bericht auf dem Rätekongreß u. a.: „Die Sowjetregierung betreibt eine unwandelbare Friedenspolitik und war stets bestrebt, die Wirtschaftsbeziehungen zu andern Staaten anzubauen. Von den einzelnen Ländern

hat Deutschland am ehesten die Notwendigkeit des Ausbaues der Wirtschaftsbeziehungen mit der Sowjetunion erkannt.

Durch Hinführung eines Kredites an die Sowjetunion haben die deutsche Regierung und deutsche Wirtschaftskreise es verstanden, das Problem der Wirtschaftsbeziehungen zwischen der Sowjetunion und Deutschland für eine gewisse Zeitspanne zu lösen. Das vor kurzem unterzeichnete Wirtschaftsprotokoll und die Konvention über das Schlichtungsverfahren beweisen, daß die Beziehungen zu Deutschland auf der Grundlage der gegenseitigen Vorteile aufgebaut sind und sich unzweifelhaft auch in der Zukunft erspießlich entwickeln werden.

In einzelnen Fällen vorgekommene Mißverständnisse wurden glücklich beigelegt."

Ferner wies Rykow darauf hin, daß die englische Volkswirtschaft, insbesondere der Ausfuhrhandel, infolge des Bruches mit der Sowjetunion und des Fehlens einer normalen Entwicklungsgrundlage im Laufe von zwei Jahren eine außerordentliche Einbuße erlitten habe. Weiter führte Rykow aus: „In den letzten zwei Jahren sind

die Wirtschaftsbeziehungen der Sowjetunion zu den Vereinigten Staaten

in fortwährender Entwicklung begriffen. Eine beständigere und großzügigere Entfaltung dieser Beziehungen stößt auf das Fehlen normaler Beziehungen. Die Beziehungen zu Frankreich sind nicht vom Fleck gekommen, auf dem sie im Jahre 1927 im Augenblick der Abreise Rakowskis stehengeblieben waren. Die Beziehungen zwischen der Sowjetunion und Italien entwickeln sich normal." Hinsichtlich der

Beziehungen der Sowjetunion zu Polen

erklärte Rykow: „Das Vorgehen polnischer Führer, die Antisowjetkampagne der polnischen Presse und andre Tatsachen beweisen, daß die polnische Regierung das Moskauer Protokoll nicht etwa als Grundlage der Festigung und Entwicklung freundschaftlicher Beziehungen zur Sowjetunion betrachtet. Die Unterzeichnung des Moskauer Protokolls gemeinsam mit Rumänien bedeutete nicht den Verzicht der Sowjetunion auf ihre Rechte in Bessarabien. Ihrer Friedenspolitik treubleibend, hat die Sowjetunion lediglich darauf verzichtet, mit Waffengewalt für ihre verletzten Rechte einzutreten." Zum Schluß erklärte Rykow, die Sowjetregierung werde auch fernerhin eine Friedenspolitik betreiben, um die Möglichkeit einer friedlichen Entwicklung ihrer geschäftlichen Beziehungen mit allen Mächten zu sichern. Ziehe man aber die aggressiven Tendenzen einiger Mächte gegen die Sowjetunion in Betracht, so dürfe man die

Notwendigkeit einer Festigung der Wehrfähigkeit

des Landes nicht vergessen.

•

Die friedfertigen Versicherungen Rykows können auf das deutsche Volk nicht den geringsten Eindruck machen. Die Ereignisse der ersten Maitage in Berlin sind doch etwas mehr als „bloße Mißverständnisse", wie man in Moskau beschönigend sagt. Es steht fest, daß die Berliner Aktion der deutschen Kommunisten von Rußland moralisch und finanziell unterstützt wurde. Die Haßkundgebungen gegen das deutsche Volk, die nach der Beendigung der Maiunruhen überall in Rußland veranstaltet wurden, sind ein genügend starkes Zeugnis dafür, daß die Sowjetunion entgegen allen ihren Versprechungen immer noch nicht darauf verzichtet hat, sich fortgesetzt in die innerpolitischen Angelegenheiten andrer Länder zu mengen, daß sie auch die Position von Regierungen zu unterwühlen sucht, mit denen sie offiziell Freundschaftsverträge abschließt.

In Rußland geschieht nichts, ohne behördliche Erlaubnis. Deshalb kann man sich im Kreml auch nicht damit herausreden, jene Kundgebungen seien privater Natur und die offizielle russische Regierung habe mit ihnen nichts zu tun. Es gibt keinen Unterschied zwischen der Regierung im Kreml und der Leitung der Komintern. Beide verfolgen das gleiche Ziel. Die Komintern sucht die westliche Welt mit allen Mitteln für die Revolution reif zu machen, während man im Kreml gleichzeitig von den Regierungen und der Wirtschaft jener Länder die Kredite zu erlangen sich bemüht, die es der Sowjetunion gestatten sollen, bis zum Ausbruch dieser Weltrevolution zu existieren. Dieses Spiel mit verteilten Rollen ist aufgedeckt, und man täuscht sich in Moskau, wenn man glaubt, ein paar schöne Worte auf einem Rätekongreß könnten noch irgend jemand über diese Dinge hinwegtäuschen.

Die Entstehung der englisch-russischen Entente

Telegramm unsres Korrespondenten

RF. **London**, 21. Mai

Heute erscheint der 4. Band der offiziellen britischen Dokumente über den Ursprung des Krieges. Der Band behandelt die Periode der englisch-russischen Annäherung in den Jahren 1903 bis 1907. Soweit man aus den kurzen Zeitungsauszügen Bestimmtes entnehmen kann, stellt sich in diesem Dokument die politische Lage folgendermaßen dar:

Am Beginn der betreffenden Periode herrschte eine starke Verstimmung zwischen England und Rußland. Durch den Zwischenfall an der Doggerbank, wo russische Kriegsschiffe englische Fischdampfer beschossen, verschärfte sich diese Stimmung so sehr, daß der Kommandant der englischen Kanalflotte Befehl erhielt, sich bereit zu halten, der herannahenden russischen Ostseeflotte nötigenfalls mit Gewalt die Durchfahrt durch Gibraltar zu verwehren. Dazu kam, daß Rußland den Sieg Japans der englischen Unterstützung zuschrieb. Als dieser Verdacht durch die anglo-japanische Allianz von 1905 eine gewisse Bestätigung erhielt, unternahm das russische Außenamt sogar Schritte zur Vorbereitung einer Verständigung zwischen Deutschland, Frankreich und Rußland mit dem Ziel, gemeinsam mit den Vereinigten Staaten die englisch-japanische Politik im Fernen Osten zu bekämpfen.

Der Umschwung von dieser weltpolitischen Lage zu einer englisch-russischen Allianz wird in den offiziellen Dokumenten der Haltung des Deutschen Kaisers zugeschrieben, der namentlich durch die Aufrollung der Marokkofrage im Augenblick der russischen Niederlage von Mukden Rußland gegen die deutsche Politik eingenommen habe. Hier ist nach den britischen Veröffentlichungen der Ausgangspunkt für die spätere englisch-russische Annäherung zu suchen, die in dem Beitritt Rußlands zur englisch-französischen Entente Cordiale endete.

Der Landtag auf 6. Juni einberufen

N. **Dresden**, 21. Mai

Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der besonders für den Staatshaushaltplan 1929 vom neugewählten Landtag zu erledigenden Arbeiten hat das Gesamtministerium die Einberufung des Landtags für Donnerstag, den 6. Juni, 1 Uhr, beschlossen.

Notizen auf abenteuerlicher Fahrt

Mein Tagebuch an Bord „Graf Zeppelin"

Telegramm unsres Sonderkorrespondenten

Toulon, 21. Mai

Wieviel ist in den 24 Stunden zwischen Donnerstag nachmittag und Freitag abend geschehen? Diese Fahrt ist in der Tat ein Drama mit vielen Szenen, geschlossenen Akten, großartiger Peripetie und sanftem Abklang, der sogar heiter war, weil der großen Spannung eine große beruhigende Stille folgte. Es gab Minuten der Aufregung und Gefahr. Aber ich bangte nie um uns, sondern nur ums Schiff. Ich wußte genau, Eckeners und seiner Offiziere große Kunst würden das Richtige in allen Lagen tun. Gefahr lag nur darin, daß die Passagiere das nicht einsahen. Aber sie waren im Grunde genommen alle zu loben. Ich sitze im Augenblick im Grand Hotel in Toulon. Vor mir liegen die Schreibmaschinenblätter, die ich an Bord in den kritischen Stunden tippte. Hier sind sie. Sie mögen zur Erinnerung an diese Fahrt aufbewahrt bleiben.

Der Entschluß zur Umkehr

Donnerstag. Es ist gerade 7 Uhr abends (mitteleuropäische Zeit). Ich habe mich nach diesem aufregenden Nachmittag in meine Kabine zurückgezogen, mir meine treue kleine Schreibmaschine auf den Schoß gesetzt und will nun, während draußen der eine kümmerliche Motor vorsichtig summt, aufschreiben, was sich chronologisch ereignet hat. Wir kehren um. Mir war fast zumute, als hätte mir jemand inmitten eines fröhlichen Tanzvergnügens einen heimtückischen K.-o.-Schlag versetzt. Ich lief nach vorn in die Führergondel und hörte die Bestätigung. Man war sich dort darüber klar geworden, daß dieser Kurbelwellenbruch eine tiefere Bedeutung hatte, was wir Passagiere erst später, am zweiten Unglückstag erfahren sollten. Die ruhige Bestimmtheit Eckeners stellte aber die gute Stimmung wieder her. Das war Schicksal. Es war ein Gefühl da, etwa, als wäre einem am Hochzeitstag die Braut weggelaufen oder der Schwiegervater hätte am Polterabend die Mitgift verloren. Indem kamen wir nur langsam vorwärts. Das Abendessen verlief daher schweigsam. Erst allmählich taute man auf und dachte bei sich, eigentlich bist du doch ein Glückspilz. Wenn nun die Wellen über dem Atlantic gebrochen wären, was dann? Dann hätte es Schlimmeres absetzen können, als bei der ersten Fahrt. Wir wußten eben am Donnerstag nicht, was uns am Freitag bevorstand.

Unheimliche Nacht

Die Nacht zum Freitag war dunkel und ein wenig unheimlich. Was war mit dem Schiff? Es besaß nicht mehr die glatte Fahrt, die es zuerst trotz des Bruches der einen Kurbelwelle gehabt hatte. Ein schwerer Wind, der sich zum Sturm auswuchs, stand gegen das Schiff. Es kämpfte verzweifelt gegen die anbringenden Luftmassen. Ich schlief sehr unruhig. Es kam hinzu, daß ich kurz zuvor von dem Kapitänleutnant v. Schiller durch den Laufgang geführt worden war. Hier kommen die Passagiere sonst nicht hin. Vom Salon aus führt ein Flur, wie in einem D-Zuge, so daß er sich in der Mitte befindet, zu diesem Laufgang. Hier lief ich auf der Wirbelsäule des großen Ueberwales entlang. Sie ist schmal wie ein Bohlenbreit. Rechts und links von dieser Wirbelsäule gingen die Gestänge hoch. Hinter ihnen gab es phantastische Verschläge: Vorratskammern, Schlafräume. Der schmale Gang hörte nicht auf, er schien endlos. Immer mußte ich im Halbtraum an diese Räume denken, in denen die vier Herzen des Schiffes schlugen und die 30 Herzen der Mannschaft, die kein Passagier zu sehen bekam. Gern hätte ich diese Nacht mit ihnen verbracht. Gegen 5 Uhr wachte ich auf und zog mich langsam an, um zu versuchen, einen Radio zu geben, weil bis dahin der Nachrichtendienst gesperrt war. Ich kam hinaus und merkte, daß das Schiff gegen den übermächtigen Wind fast still stand. Es machte kaum 15 bis 20 Kilometer. Wir befanden uns immer noch über dem Meere. Das konnte eine unheimlich lange Rückfahrt werden. Das Mittagessen bescherte uns Kaviar, und leise zur Beruhigung in unsre Brust. Wir ahnten noch nicht, daß uns ein seltsamer Nachtisch beschert werden sollte.

Die Sturmfahrt

3,10 Uhr nachmittags. Der württembergische Regierungsrat Biese, ein tapferer Mann mit einem Holzbein und einem Holzarm, teilt im Passagierraum mit, daß Notlandung erforderlich sei. Er kommt in meine Kabine und weckt mich aus dem Mittagsschlaf. Ich greife sofort nach meiner Schreibmaschine und gehe den Flur entlang, der fast wie ein Laufsteg schräg in die Höhe ging. Montgelas von der „Vossischen Zeitung" und ich setzen unsre Schreibmaschinen nebeneinander auf das breite Fensterbrett mit der Aussicht auf die Täler, durch die der Wind mit Sturmesgewalt geht. Die Pappeln neigen ihre Kronen. Das Schiff treibt mit dem Wind. Der eine Motor brummt kümmerlich. Die Passagiere verhalten sich ganz ruhig. Wir sehen Valence von weitem liegen. Geht die Funkstation noch? Im Augenblick nicht. Ein Hilfsmotor wird eingeschaltet. Beinahe sieht es so aus, als kämen wir Valence näher. Unsre Schreibmaschinen und Stühle rutschen hin und her; aber das ist nur amüsant und erhöht die abenteuerliche Stimmung. Plötzlich rutschen wir stärker. Wir sehen hinaus, sind in einem Kessel von Winden mit einem einzigen Motor. Wir treiben auf einen hohen grünen Berg zu, oder kommt er auf uns zu? Schon kann ich Bäume und Felsen unterscheiden. Einen Augenblick halten wir den Atem an. Scharfe Kommandos durcheilen das Schiff, die Klingeln surren, Ballast fällt. Wir heben uns elegant wie eine Tänzerin in die Höhe. Eine Böe, die uns vernichten wollte, muß uns tragen. Sie hebt uns sanft über die böse Höhe und zugleich — o Wunder! — in ein stilles Tal. Wir sind in jeder Beziehung „über den Berg". In der Führergondel stehen alle Offiziere. Sie scherzen. Sie sind Künstler wie Luftartisten. Sie haben uns vorgemacht, wie ein solches Ding gedreht wird. Sie haben uns und der Welt diese großartige Vorstellung in der Luft gegeben. Wir sehen zu unsrer großen Freude, daß der gemütvolle Lastwagengrossist aus New York, Mr. Majurie, immer noch schläft. Er hat die Beine über den Stuhl gelegt und seinen Kopf in eine Ecke des Salons gedrückt. Wohl ihm.

Wir waren eine Sensation. Auf der Hinfahrt hatten wir in Frankreich kaum einen Menschen auf den Straßen oder auf den Feldern gesehen. Jetzt standen die Straßen voll. Sie merkten wohl da unten, daß bei uns etwas nicht in Ordnung war. Die Nachricht von unserm Zustand mußte sich mit rasender Schnelligkeit verbreitet haben. An die 30 Automobile standen in einer Linie. Sie waren aus der ganzen Landschaft herbeigeeilt, aus den großen Gehöften und Schlössern, die malerisch in dieser idyllischen Gegend lagen.

Die Notlandung

Bald danach kam Eckener aus der Führergondel und setzte uns die Lage auseinander. Er beugte sich ein wenig vornüber, ich sehe ihn noch vor mir, und stützte seine Hand auf eine Stuhllehne. Seine Erklärungen waren kurz und bündig. Die leichte Röte, die bisher sein Gesicht beherrscht hatte, war geschwunden. Das Aergste war überstanden. Er sprach von dem Motorenschaden, der ihm noch ein Rätsel war. Er suchte eine vorläufige Erklärung in der Neuerung einer Gaszufuhr zur Kurbelwelle. Ernsthafte wissenschaftliche und technische Untersuchung würde notwendig sein. Im Augenblick ist es wichtiger, zu wissen, daß wir einen Radioanruf erhalten haben mit der Nachricht, daß das französische Marineministerium die Halle von Cuers zur Verfügung stelle. Der Wind ist nach Eckener günstig. Der eine Motor hält sich brav. Bei vorsichtiger Benutzung kann man in 1½ Stunden dort sein. Alles atmet befreit auf. Die Sorge um das schöne Schiff war allen von der Seele gefallen. Es ist 8 Uhr. Wir haben kein elektrisches Licht mehr zur Verfügung und schon sind die Hallen von Cuers zu sehen, wo wir untergebracht werden sollen. Wir atmen auf, daß es so weit ist. Wir atmen tief auf, denn wir haben aufregende drei Stunden hinter uns. Unten auf dem dunklen Feld sehen wir eine Kompagnie Soldaten im Stahlhelm. Das Schiff sinkt ganz leise und allmählich. Die Gesichter kommen näher und näher. Man winkt uns zu. Jetzt ist es 8¼ Uhr. Es ist fast völlig dunkel im Schiff. Das elektrische Licht ist ausgegangen. Ich schreibe im Dunkeln. Es dauert kaum eine Stunde

SLUB
Wir führen Wissen.