Hohenstein-Ernstthaler Tageblatt und Anzeiger

Erscheint jeden Wochentag nachmittags — Fernspr. Nr. 11. Postscheckkonto Leipzig 23 464. — Gemeindegirokonto 14. — Bankkonten: Commerz- und Privat-Bank Zweigstelle Hohenstein-Ernstthal — Darmstädter und Nationalbank Zweigniederlassung Hohenstein-Ernstthal. — Unverlangt eingesandte Manuskripte werden nicht zurückgeschickt — Einsendungen ohne Namensnennung finden keine Aufnahme

Bei Klagen, Konkursen, Vergleichen usw. wird der Bruttobetrag in Rechnung gestellt. Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgend welcher Störung des Betriebes der Zeitung, der Lieferanten oder der Beförderungseinrichtungen — hat der Bezieher keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises.

Hohenstein-Ernstthaler Zeitung, Nachrichten und Neueste Nachrichten

Generalanzeiger für Hohenstein-Ernstthal mit Hüttengrund, Oberlungwitz, Gersdorf, Hermsdorf, Bernsdorf, Rüsdorf, Langenberg, Meinsdorf, Falken, Langenchursdorf, Reichenbach, Callenberg, Grumbach, Tirschheim, Kuhschnappel, St. Egidien, Wüstenbrand, Grüna, Mittelbach, Ursprung, Kirchberg, Erlbach, Pleißa und Rußdorf.

Dieses Blatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Amtsgerichts, des Finanzamts und des Stadtrats zu Hohenstein-Ernstthal, sowie der Behörden der umliegenden Ortschaften behördlicherseits bestimmte Blatt.

Druck und Verlag von Dr. Alban Frisch.

Nr. 186 | Der Preis der einspaltigen Anzeigenzeile beträgt 15, der Reklamezeile 45 Goldpfennige. Für den Nachweis werden 15 Goldpfennige berechnet. | **Donnerstag, den 11. August 1927** | Bezugspreis halbmonatlich 80 Goldpfennige einschließlich Trägerlohn. | **77. Jahrg.**

Entweder — oder

Von unserem Berliner Vertreter

Berlin, 11. August

Man ist vielfach geneigt gewesen, der Kabinettssitzung, die am Mittwoch stattgefunden hat, eine übertriebene Bedeutung beizumessen. Nun ist gewiß soviel richtig, daß in dieser Besprechung der Reichsminister die Richtlinien der Politik für die nächsten Wochen festgelegt worden sind. Doch sind, unseren Informationen zufolge, irgendwelche offiziellen Schritte nicht beschlossen worden. Man wird sich auf keinen neuen Notenwechsel mit Paris oder Brüssel einlassen, man wird ebenso wenig dem Botschafter v. Hoesch offiziell Anweisung geben, von sich aus bei Briand wegen der Räumungsfrage vorstellig zu werden. Mit vollem Recht hat sich die Reichsregierung auf den Standpunkt gestellt, daß bei der Atmosphäre, die durch die systematische Hetze der französischen Presse geschaffen worden ist, keinerlei Aussicht vorhanden sei, jetzt irgendwelche offiziellen Verhandlungen mit dem Erfolg der Verständigung durchzuführen. Ein Beweis für die Richtigkeit dieser Ansicht ist das traurige Bild, das die Verhandlungen über den Handelsvertrag bieten, die sich schon monatelang hinziehen und bei denen ganz zweifellos auch die Politik wenn nicht ganz verhindert, so doch erschwert, was die wirtschaftlichen Verhältnisse beider Länder gebieterisch verlangen, nämlich die endliche Einigung. Es gehört keine große Prophetengabe dazu, um vorauszusehen, welchen Verlauf im Augenblick Verhandlungen über die Räumung des besetzten Gebietes nehmen würden. Das ist unseres Wissens auch in der Kabinettssitzung zur Sprache gebracht worden, und, wie wir hören, hat sich herausgestellt, daß über diese Auffassung volle Einmütigkeit besteht. Es ist also nicht richtig, wenn davon gesprochen wird, daß zwischen den Ministern über die künftige Tendenz unserer Außenpolitik Meinungsverschiedenheiten bestehen. Sicherlich gehen ihre Ansichten nicht in allen Punkten konform. Doch haben die Schwierigkeiten, vor denen wir jetzt stehen, es naturgemäß mit sich gebracht, daß alle Differenzen über Einzelheiten zurückgestellt wurden, und so hat die Kabinettssitzung ergeben, daß alle Minister, die an ihr teilnahmen — es fehlten Dr. Brauns, Dr. Curtius und Dr. Geßler —, der Ansicht des Außenministers beipflichteten, es müsse jetzt vor allem erst einmal Klarheit darüber geschaffen werden, ob die Leiter der englischen und französischen Politik sich noch zu dem Grundgedanken von Locarno bekennen oder nicht. Das muß zunächst einmal festgestellt werden, denn es ist selbstverständlich, daß eine Verständigungspolitik nur dann möglich ist, wenn beide Teile sie wollen, nicht aber, wenn dem einen Land nur Pflichten, dem anderen nur Rechte daraus erwachsen sollen. Darüber gibt es innerhalb der Reichsregierung nicht die geringste Meinungsverschiedenheit, wie sich ja überhaupt die divergierenden Ansichten mehr auf das Tempo als auf den Weg an sich bezogen. Die Linie, die unsere Außenpolitik in den nächsten Wochen zu verfolgen hat, liegt nun endgültig fest. Dr. Stresemann wird an der Spitze der deutschen Delegation nach Genf gehen und wird dort Gelegenheit finden, die schwebenden Angelegenheiten mit Briand und Chamberlain gründlich durchzusprechen. Schon jetzt verlautet, daß Briand bereits eine Beschwichtungspille in Gestalt einer Besatzungsverminderung von etwa 5000 Mann in Bereitschaft hält. So sehr wir dieses Zugeständnis auch als Beweis des guten Willens anerkennen könnten, so klar müssen wir uns aber darüber sein, daß es sich hier um eine Abfindung handeln würde, die auf lange Zeit hinaus jede Unterhaltung über dieses Problem unmöglich machen müßte, da die französische Presse noch nach einem halben Jahr argmentieren würde: „Was wollt Ihr denn schon wieder!? Wir haben doch erst eben 5000 Mann zurückgezogen!“ Dem muß schon jetzt entgegengehalten werden, daß wir uns gewiß über jede Erleichterung freuen, die der schwergeprüften Bevölkerung des besetzten Gebietes zuteil wird, daß es sich aber gar nicht darum handelt, ob 1000 und 10 000 Mann abgerufen werden, sondern ob Frankreich eine Fortsetzung der Verständigungspolitik mit Deutschland wünscht. Diese Frage wird Stresemann an Briand richten, und man kann im Interesse beider Länder nur wünschen, daß die Unterhaltung der leitenden Staatsmänner von dem Gesichtspunkt ausgeht, den ein greiser englischer Politiker noch auf dem Sterbebett seinem Sohn als höchste Weisheit mit ins Leben gab: „Ehrlichkeit, mein Junge, ist immer noch die beste Politik!“

Der Ozeanflug

Könnecke will am Freitag starten

Travemünde, 10. August

Der Flieger Könnecke ist nach 19stündigem Fluge um 1,15 Uhr nachmittags glatt gelandet. Als einziger Passagier hat Graf Solms den Dauerflug mitgemacht, der auch an dem von ihm finanzierten Ozeanflug Könneckes teilnehmen wird. Der Motor sowie die übrigen Einrichtungen der Maschine haben sich glänzend bewährt.

Morgen Donnerstag, den 11. August, zwischen 1 und 3 Uhr nachmittags, trifft Könnecke in Begleitung seines Mitfliegers, des Grafen Solms, auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof ein. Nach Erledigung seiner letzten Startvorbereitungen wird er am nächsten Tag, am Freitag, den 12. dieses Monats, nachmittags 4 Uhr, vom Flughafen Berlin-Tempelhof starten, um über Köln, wo er noch seine Benzinvorräte ergänzen wird, den Flug über den Ozean anzutreten. Das Ozeanflugzeug wird auf dem Flughafen zur Schau gestellt.

Nach Könneckes Landung vom Dauerflug wurde das Ozeanflugzeug auf den Namen „Germania“ getauft. An beiden Seiten des Flugzeuges prangt dieser Name in großer Schrift.

Wie Junkers den Flug vorbereitet

Dessau, 10. August

Die Dispositionen der Ozeanflieger sind nach wie vor unverändert. Sie werden voraussichtlich am Sonnabend starten. Nach einigen Angaben wahrscheinlich ziemlich früh am Morgen. Es ist möglich, daß in der Personenbesetzung insofern noch eine Aenderung eintritt, als Herr v. Hünefeld möglicherweise nicht mitfliegen wird, da sein Vater gestorben ist.

Das Flugziel der Flieger wird voraussichtlich Neuyork sein, nicht eine andere Stadt, wie verschiedentlich genannt wurde. Eine Aenderung im Flugziel kommt nur in Frage, wenn die Flieger mit übervollen Tanks Amerika in Sicht bekommen sollten. Es ist nach wie vor in Aussicht genommen, daß zwei Flugzeuge fliegen sollen, das dritte Flugzeug, von dem die Rede war, wird möglicherweise nicht starten. Die Route, die die Flieger voraussichtlich einschlagen werden, wird die westliche Dampferroute sein, die ungefähr eine Länge von 6600 Kilometer hat, und zwar werden die Flugzeuge zunächst Fastnet Rock in Südirland ansteuern, von dort einen Punkt, der 43 Grad nördliche Breite und 50 Grad westliche Länge haben wird und von dort direkt Neuyork. Der Punkt liegt etwas südlich von Neufundland.

Die meteorologische Vorbereitung des Fluges ist sehr sorgfältig gewesen. Bereits vor einigen Monaten wurde Professor Bärson hinzugezogen, mit dem die Junkerswerke eingehende Beratungen über den besten Flugweg geführt haben. In Frage kamen drei Flugwege. Der eine, der der mathematisch kürzeste Weg von Dessau nach Neuyork ist, hätte eine Länge von 6347 Kilometer gehabt und hätte von Dessau nach Fastnet Rock und von dort nach Cape Race geführt. Eine weitere Route, die ebenfalls von dort aus an Neufundland vorbeigeführt hätte, hätte eine Länge von 6481 Kilometer gehabt, während die südlichste über Fastnet Rock eine Länge von 6664 Kilometer gehabt hätte. Nach langen Beratungen hat man sich entschlossen, diese letztere Route zu nehmen, obgleich der Sachverständige darauf hingewiesen hat, daß die meteorologisch beste Route über die Azoren und die Bermuda-Inseln führen würde. Diese Route hätte über eine Länge von 8000 Kilometer geführt. Die Route wird in Deutschland voraussichtlich über Wolfenbüttel, Hannover, Rheine, Scheveningen und von dort aus über England nach Ipswich und von dort aus nach Fastnet Rock führen.

Für die ständige Beobachtung der Route ist mit den Fliegern ein besonderer Schlüssel vereinbart worden. Dieser Schlüssel kommt dadurch zustande, daß das gesamte Flugfeld durch ein Gradnetz aufgeteilt worden ist, das eine bestimmte schematische Bezeichnung erhalten hat. Es wird möglich sein, mit fünf Zeichen den Fliegern bekanntzugeben, was für Wetter sie auf der gesamten Route vorfinden werden. Die Flieger erhalten außerdem eine Tafel mit, auf der die Sonnenuntergänge und Sonnenaufgänge, sowie die Mondaufgänge und Monduntergänge nach genauer Uhrzeit verzeichnet sind.

Eine wesentliche Erfindung von Professor Junkers, durch die sich seine Modelle von anderen Flugzeugen unterscheiden, liegt darin, daß die seitlichen Tragflächen nicht in sich flach gehalten sind, sondern einen etwas eiförmigen Querschnitt tragen, die Spitze nach der Flugrichtung zu. So entsteht ein Hohlraum in den Tragflächen, und auch dieser ist wieder zur Aufnahme von Brennstoffen und Oel ausgenutzt. Wie alle Junkersflugzeuge sind auch diese Maschinen ganz aus Metall hergestellt, aus Duraluminium, d. h. aus Aluminium, das nach Zusatz von Silizium in einem besonderen Verfahren gehärtet wird und dann in Wellblechform gebracht ist. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß das Wellblech gegenüber dem ungewellten Blech eine erheblich größere Stabilität besitzt.

Was die Inneneinrichtung anlangt, so ist am vorderen Ende des Flugzeugrumpfes zunächst der Motor eingebaut. Dann kommen die Sitze für die zwei Piloten. Beide Sitze haben miteinander verkuppelte Steuerungen, so daß jeder Pilot von seinem Sitze aus das Flugzeug beherrscht und jeder Pilot sofort den anderen ablösen kann. Unmittelbar hinter den Pilotensitzen sind zu beiden Seiten an der Bordwand die großen Reservebenzoltanks eingebaut, die zwischen sich einen so schmalen Gang freilassen, daß sich ein Mensch, seitwärtsgehend, hindurchbewegen kann. Am Ende der Tanks befindet sich ein freier, etwa einen Meter tiefer, durch die gesamte Breite des Flugzeugrumpfes gehender Raum, der mit zwei schmalen Fenstern versehen ist und die diagonale Anbringung einer Hängematte gestattet. Der Platz ist nicht bequem, und es wird zum Liegen auch noch ein Teil des schmalen Ganges zwischen den Benzolbehältern verwandt werden müssen. Der Raum genügt aber, um den Fliegern den allernotwendigsten Schlaf zu gönnen und den Nerven durch den größeren Abstand vom Motor eine, wenn auch nur recht schwache Erholung von dem dauernden Motorlärm zu bieten. Hinter diesem Erholungsraum befindet sich der leere Teil des Rumpfendes, in dem nur noch die Trossen der Steuerung verlegt sind. Die Ausnutzung dieses letzten Raumes für die Mitnahme von Betriebsstoff verbot sich, weil das Flugzeug dadurch zu schwanzlastig geworden wäre, d. h. sich zu schwer vom Boden gelöst hätte, da die Gefahr bestand, der Schwanz würde nach unten hängen bleiben.

Sollte ein Flugzeug gezwungen sein, auf dem Meere niederzugehen, so besteht die Möglichkeit, den Brennstoff vorher abzulassen. Die entleerten Tanks bewirken alsdann, daß die Maschine den nötigen Auftrieb besitzt, um sich längere Zeit über Wasser zu halten. Das Wellblech bietet die Gewähr dafür, daß das Material auch gröberer See gegenüber längere Zeit widerstehen könnte. Zur weiteren Sicherheit werden die Flugzeuge mit Gummibooten ausgestattet.

Um die Gefahren des Unternehmens noch weiter zu verringern, beschloß man, nicht ein, sondern zwei Flugzeuge gleichzeitig auf den Ozeanflug zu entsenden. Der Vorteil liegt darin, daß die Orientierung erleichtert wird, daß im Falle eines Unglücks das unbeschädigte Flugzeug rasch Hilfe herbeiholen kann, und daß auf die eine oder andere Weise durch verabredete Zeichen eine gegenseitige Verständigung und Beratung in engsten Grenzen möglich sein wird. Außerdem bringt die Ueberkreuzung des Ozeans durch zwei gleiche Flugzeugtypen eine um so größere Gewißheit, daß der Flug nicht allein einem gütigen Geschick, nicht allein der zähen Tatkraft der Piloten, sondern auch den überragenden Eigenschaften des Flugzeuges zuzuschreiben ist, und bedeutet daher eine um so eindringlichere Reklame für die Flugzeugwerft.

Die Presse begleitet bis England

Dessau, 10. August

Als Pressebegleitflugzeug wird die dreimotorige Maschine G31 die Ozeanflieger ein Stück über Fastnet Rock hinaus begleiten und dann in Croydon, dem Flugplatz Londons landen. Nach einem Empfang in London dürfte das Flugzeug wieder nach Berlin zurückkehren. Es werden voraussichtlich nur sechs Pressevertreter mitfliegen.

Das offizielle Kommuniqué

Berlin, 10. August.

In seiner heutigen, unter dem Vorsitz des Reichskanzlers abgehaltenen Sitzung hat der Kabinettsrat zunächst den Vortrag des Reichsaußenministers über die auswärtige Lage entgegengenommen.

An die Ausführungen des Reichsaußenministers schloß sich eine Aussprache, welche die Uebereinstimmung über die in Frage stehenden außenpolitischen Probleme ergab.

*

Die „Tägl. Rundschau“ bemerkt dazu: Das Ergebnis ist also, daß der Reichsaußenminister für seine Außenpolitik das Kabinett in Einmütigkeit und Geschlossenheit hinter sich hat. Die Zusammensetzung der Ministerbesprechung, in der die vier deutschnationalen Minister das Uebergewicht hatten, konnte die Befürchtung rechtfertigen, daß der deutschen Völkerbundsdelegation gewisse Bindungen auferlegt würden. Davon dürfte nicht mehr die Rede sein. Der Reichsaußenminister geht mit freien Händen nach Genf. Der deutsche außenpolitische Kurs ist in keiner Weise festgelegt, sondern