

Riesner Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Redaktion:
Kopenhagen Nr. 24.
Sonntag Nr. 24.
Köbenhavn Nr. 24.

Verlag:
Kopenhagen 1927.
Köbenhavn
Köbenhavn Nr. 24.

Nr. 188.

Sonabend, 13. August 1927, abends.

80. Jahrg.

Das Riesner Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7 1/2 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 20 Pfennig durch Post oder durch Bank. Für den Fall des Stützens von Redaktionsleistungen, Verbindungen der Börsen und Materialpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Tagesabends sind bis 9 Uhr vormittags anzugeben und im Voraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für gewöhnliche Rubrik beträgt 10 Pfennig (10 Zeilen) 25 Pfennig; die 20. und letzte Zeile 100 Pfennig; je nach Umfang und Art der Anzeigen. Tages- und Wochenpreise sind auf Anfrage zu erlangen. — Im Falle längerer Abwesenheit oder sonstiger unvorhergesehenen Störungen des Betriebes der Druckerei, der Druckerei oder der Verlagsanstalten — hat der Eigentümer keinen Anspruch auf Nachdruck oder Nachlieferung der Zeitungen, sondern nur auf Ersatz des Bezugspreises. Redaktions- und Verlags-Adressen: Kopenhagen & Köbenhavn, Nr. 24. Geschäftsstelle: Poststraße 10. Verantwortlich für Redaktion: L. W. Teichgraber, Kopenhagen; für Anzeigen: Wilhelm Göttsch, Kopenhagen.

England als Vermittler.

Von unserem Berliner Korrespondenten.

Für die englischen Staatsmänner hat es in diesem Sommer keine Erholungsferien gegeben. Wohl seitens der politischen Sphäre für das Ausland so langsam wie möglich, wohl noch nie hat es sich so drohenden Konstellationen gegenüber gesehen, wie in dem Augenblick, da die Konferenz der Staatsmänner in London, die die Beziehungen zwischen England, Amerika und Russland, auf dem besten Wege sind, sich in gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen zusammenzufinden. Gemäßigt zeigt sich auch in dieser prekären Situation das hohe Niveau englischer Staatsmänner, die es eben erst verstanden hat, Italien aus einem recht unsicheren Kontinente in einen verlässlichen Freund und Bundesgenossen umzuwandeln. Selbstverständlich kann das aber noch nicht genügen, um England das Gefühl der Sicherheit wiederzugeben, das es haben muß, wenn es den tödlichen kommenden Auseinandersetzungen mit Amerika in Ruhe entgegensehen will. So ist es zu erklären, daß alle offiziellen Erklärungen englischer Staatsmänner sorgfältig auf die Suche der Pariser Salons bedacht sind, daß man sich die größte Mühe gibt, Frankreich um seinen Preis vor den Kopf zu stoßen, um sich nicht aus diesem Bundesgenossen zu verabschieden.

Aber auch diese Politik ist nicht ganz unbedenklich. Unterläßt man die französische Forderung so rückhaltlos, daß Frankreich im sicheren Gefühl seiner mächtigen Protektion Deutschlands gegenüber zu überhand nehmen Augenblicks mehr bereit ist, so riskiert England, daß die deutsche Politik entwirrt ihren Kurs ändert und geradezu unangenehm vor die Frage gestellt wird, ob nicht ein Zusammengehen mit Russland vorzuziehen wäre. Das will England selbstverständlich auch nicht, und so steht es sich vor die schwere Aufgabe gestellt, Paris zu überzeugen und es dabei doch zu unterstützen, in der Frage eines Besatzungsvermittlungs mit sich reden zu lassen. Es braucht ja nicht viel zu sein, kleine Geschenke erhalten die Freundschaft. Und wenn den Deutschen die vorläufige Pläne, die Frankreich abgeben wird, nicht genügen sollten, nun so werden sich England und Belgien ebenfalls auch und verbündeten, ihre Interessen im Mittelmeer etwas herabzusetzen. Darüber wird jetzt zwischen Paris, London und Brüssel lebhaft verhandelt, da man bis zum 19. August auf alle Fälle einig werden will. In diesem Zuge tritt nämlich das französische Kabinett noch einmal zusammen, und dann wird man sich über die Zahl der Truppen, die abzurufen werden sollen, endgültig schlüssig werden. Wie wir von bestunterrichteter Seite hören, wird die Abberufung schon in der zweiten Augusthälfte, also noch vor dem Zusammentritt des Völkerbundes, erfolgen. Das ist natürlich wohl überlegt, denn dann kann England selbstverständlich allen Beschwerden Frankreichs, wenn Frankreich endlich seine Verpflichtungen zu erfüllen geberet, durch einen Hinweis auf die eben erfolgte Besatzungsverminderung von vornherein die Spitze abbrechen. Diesem Zweck dient auch der Entschuldigungsartikel, in dem die Pariser Schiedsrichterkommission mit gemachter Promethee versprochen ist, als das Ergebnis der Ministerbesprechungen durch eine Indiskretion bekannt wurde. In Wahrheit ist es selbstverständlich sehr schwierig, in die Presse lanciert worden, um einen Entschuldigungsartikel hervorzubringen, der sowohl für Deutschland als auch für England berechnete ist. Selbst ist die gebortamt geschriebenen Zeilen will England Stresemann vor Augen führen, wie schwer ihm die Rolle des Friedensstifters durch die besten französischen Nationalisten eigentlich gemacht wird. Und er will auf der anderen Seite zu wünschenden Forderungen Chamberlains vorbeugen, indem er sich auf die „öffentliche Meinung“ Frankreichs beruft, die für eine Klärung des bestehenden Gebietes noch nicht zu haben ist. Ob diese Rechnung stimmt, wird sich bald zeigen. Was alle Fälle hat Chamberlain jetzt Gelegentlich, um beweisen, daß er der große Staatsmann ist, als der er gelten möchte.

Das Berliner Kabinett

zu den Pariser Wirtschaftsverhandlungen.

Wie die Telegramm-Union erzählt, hat die deutsche Ministerbesprechung über die deutsch-französischen Handelsvertragsverhandlungen, in deren Mittelpunkt hauptsächlich die Fragen der Tauer des Vertrages und des Abhängigkeitsvertrages standen, mit einem Beschluß gerundet, der den Wünschen der deutschen Delegation in Paris entspricht. Man urteilt daher allgemein abends bezüglich des Schlußes der Pariser Verhandlungen günstiger als noch am Vormittag.

Für die Senkung der Realsteuern.

Obwohl in einem großen Ausmaß, die von den Deutschen national in den vergangenen Tagen eingebracht worden ist, wird darüber entschieden, daß die Realsteuern nicht nur die Realsteuern, sondern auch die Einkommensteuern, sondern hat der vorgeschlagenen Senkung sogar empfindliche Erhöhungen der Gewerbesteuer beschlossen haben. Die Staatsregierung wird gefragt, was sie zu tun gedenkt, um die Gemeinden zur Durchführung der Senkung des Finanzausgleichs zu veranlassen.

Die Junkers-Flugzeuge starten heute nicht.

Der Start ist vom Wetter abhängig.

Deffau. (Vom Sonderberichterstatter des RFB.) Die Junkers-Flugzeuge werden heute nicht starten; das ist das Ergebnis der Besprechungen, die heute vormittag bei Junkers stattfanden und an Hand der heutigen Wetterberichte über die Weiterreise auf dem Ozean die Frage des Starttermins klären sollten. Gewiß hat sich der Sturm auf dem Atlantik vermindert; heute er gehtern auch das Stundengeschwindigkeit von 80 bis 90 Kilometer, so werden heute nur 20 bis 30 Kilometer gemittelt, also so viel, wie die Versuchsanstalt als ungenügendes Flugzeug durch den in ihre Berechnungen einrechnet hatten. Dazu kommt aber noch, daß die Wellen sehr viel höher sind als bei den bisherigen Versuchen. Das heißt, daß von dem Versuchsausschuss, hat sich nach Norden verschoben und somit über die Atlantik gelangt. Man wird also zunächst abwarten müssen, wie schnell es sich weiter nach Norden verlagert, damit die Flugzeuge wieder frei wird. Deshalb hat man es vorgezogen, den Start zu verschieben.

Dieser Entschluß ist aber nicht mit großer Begeisterung gefaßt worden, denn schließlich ist gerade das Ziel und die von Hoffnungen und Verheißungen der Herren Junkers, daß die Flugzeuge nicht scheitern. Das heißt selbst als möglich beginnen wollen, sich schon heraus hervor, daß als frühestmöglicher Starttermin jetzt Sonntag morgen angegeben wird, man also bereit ist, die bisherigen Absichten aufzugeben, unter allen Umständen abends zu starten. Erklärt wird doch nicht daran geglaubt, daß der Start Sonntag früh erfolgt, denn die ganze Wetterlage schließt sich nicht so leicht, wenn es Schiffe an eine so schnelle Reise gehen. In dieser neuen Verheißung hat die Junkers-Kommission ihr Ende gefunden, die heute früh in Deffau herrschte. In dem „Goldenen Zeitalter“, dem Hauptquartier der Junkers, ging es schon in den frühen Morgenstunden los. Jeder wartete auf die für 11 Uhr angeführten Wetternachrichten, von denen die Frage abhing, ob die Junkers-Flugzeuge endlich heute starten könnten. Nach dem Flugplan herrschte schon früh reges Leben. Die Maschinen stehen vor den Hallen, Monteurs und Arbeiter legen die letzte Hand an. Neben den Flugzeugen ist der Betriebshof aufgeschaltet, um in die Flugzeugteile gefüllt zu werden. Die Maschinen werden zur Startbahn gerollt, um dort, für und fertig, aufzutreten. Wettermeldungen abzuwarten und dann sofort starten zu können. Jedoch aber hat es damit noch keine gute Wende. Wenn dieses Wetter aber auch nicht gerade ein Vergnügen ist, so kann man andererseits doch nicht sagen, daß die Leistung der Junkerswerke dadurch übermäßig herabgesetzt würde. Man weiß, daß ein klein anderer Bewerber schlagen kann, solange die „Europa“ und die „Bremen“ durch die Unklarheit der Wetterlage noch zurückgehalten werden.

Unterstützung der deutschen Luftfahrt.

Die Deutsche Luftfahrt wird auf Wunsch der Junkerswerke die Befragung der Ozeanflugzeuge insofern unterstützen, als sie für die Dauer des Fluges über deutsches Gebiet ihre gesamte Bodenorganisation zur Verfügung stellt. Insbesondere wird sie in Zusammenarbeit mit den Flugplatzvereinigungen für die Aufstellung der Stationen Magdeburg, Braunschweig, Hannover und Osnabrück sorgen, da ja die Flugzeuge vornehmlich in den Abendstunden in Deffau starten werden. Um der ersten Maschine den Kilometerabstand der zweiten Maschine bekannt zu geben, wird die Deutsche Luftfahrt außerdem auf den Höhen große beleuchtete Schicht auflegen. In derselben Weise wird den Flugzeugen Windstärke und Windrichtung bekanntgegeben. Der Vorsitzende des Ausschusses der Deutschen Luftfahrt, Herr Dr. G. W. von Stauff, sandte den Befragungen der Ozeanflugzeuge je ein Glückwunschtelegramm.

Der Kurs der Flugzeuge.

Deffau. In der Pressekonferenz wurde gestern abend mitgeteilt, die Maschinen fliegen über Wittenbittel, Hannover — Rheine — Rotterdam — Insel Schuppen, deren Kurs durch die Orientierung erleichtert — England — Südsee von Irland. Für diese erste Strecke des Fluges wird die Orientierung auch dadurch erleichtert, daß von überfliegenden Flugplätzen und anderen Stellen aus ein System von Beleuchtungssignalen organisiert ist. Außerdem bleibt es dabei, daß die Versuchsmaschine G. 31 die Ozeanflugzeuge durch Scheinwerfer orientiert. In Gronau wird das Versuchsfeld angelegt. Die G. 31 wird von dem Piloten G. G. geführt, der durch seinen Vorkurs bekannt geworden ist und große Erfahrungen im Nachtflugverkehr hat. Außer seinen Pressevertreter wird von Junkers Direktor Sachse, der Leiter der Presseabteilung Herr v. Bisher, ferner Präsident Junkers mitfliegen, die in der Leitung der Junkersgesellschaft in Remond tätig ist, aber augenblicklich in Deffau zu Besuch weil. Ferner haben die Junkerswerke der Gattin des amerikanischen Passagiers Alexander G. G. Gelegenheit gegeben, ihren Mann bis zur Südspitze von Irland zu begleiten. Das Verlesungens führt Betriebshof für sechs bis elf Stunden mit sich und wird in Gronau landen

und später von dort aus den Rückflug nach Deffau antreten. Ob die Route bis Falmouth an der Südspitze von Irland so verläuft, wie sie jetzt festgelegt ist, hängt von den Witterungsumständen ab, die natürlich keine Ausbiegungen erforderlich machen können.

Ueber die gestrige Situation in Deffau

Uebert ein Sonderberichterstatter des RFB. folgendes: Werden die Junkersmaschinen heute abend fliegen? Das ist die große Frage, die in Deffau — und wahrscheinlich auch anderswo — eifrig erörtert wird. Die Flugzeuge sind vom Sonnabend vormittag ab startbereit. Alles ist normalerweise überprüft, alles in bester Ordnung besunden. Die Motoren, der neue Kompass, die Empfangsanlage für Radio arbeiten ausgezeichnet. Die Piloten strahlen, sie sind mit der Generalprobe der gestrigen Schlussflüge zufrieden. Sie haben das Vertrauen, daß ihre Maschinen sie sicher über den Ozean tragen werden. Und doch steht der Starttermin noch nicht fest. Im letzten Augenblick zeigt sich der Wettergott wieder ungnädig. Es ist sinnlos, bei Orkan zu fliegen. Das Schicksal, die Tragödie von Rungefer und Goli streuen und die Leistung der Junkerswerke steht auf dem Spiel, das die Piloten und Maschinen zu wertvoll sind, um leichtfertig einer solchen Gefahr preisgegeben zu werden. So allerdings stehen die Dinge nicht, wie behauptet wird, daß nämlich auf keinen Fall am Sonnabend abend gestartet werde. Nichts ist vielmehr, daß die Piloten die heutigen Wettermeldungen prüfen und danach ihre Entscheidung treffen werden. Gerade in diesen Tagen wechseln die meteorologischen Verhältnisse auf dem Atlantik sehr schnell. Wären die fliegere eher gestartet, so hätten sie am Mittwoch den leichten Pass gehabt, einen großen Teil des Fluges mit Rückenwind zurücklegen zu können. Sie sind der Rückschlag zum Schicksal sehr schnell vollzogen, können ebensogut in den nächsten zwölf oder achtzehn Stunden günstige Nachrichten der Wetterdienstes erwarten. Jedenfalls ist in Deffau alles fertig — das Wettere steht beim Wetter. So es sich besser, wird gestartet.

Erster Probeflug der „Bremen“.

Die „Bremen“ ist gestern um 12.10 Uhr unter Führung der Piloten Zoole und Adhl auf einem neuen kurzen Probeflug gestartet. Nachdem die „Bremen“ von einem hochstündigen Probeflug wieder beimgekehrt war, ist um 20 Uhr auch die „Europa“ auf einem gleichlangen Probeflug aufgefliegen.

Notlandung eines für das internationale Flugmeeting bestimmten Junkersflugzeuges.

Von den drei Junkersmaschinen, die gestern vormittag von Deffau nach Zürich abgeflogen sind, um in der Schweiz an dem internationalen Flugmeeting teilzunehmen, mußte eine Maschine in der Nähe von Ueberlingen am Bodensee kurz nach 3 Uhr notlanden. Das Flugzeug wurde darauf beschädigt, daß es keine Fahrt nicht fortsetzen kann und abmontiert werden muß. Es handelt sich bei der heruntergegangenen Maschine um ein mit neun Personen besetztes dreimotoriges Junkersflugzeug. Pilot und Mechaniker kamen mit leichten Quetschungen davon. Sonst wurde niemand verletzt.

Der Flug Könnedes.

In Deffau liegen Nachrichten vor, wonach in Amerika Nachrichten verbreitet worden sind, denen zufolge die Junkerswerke den Abflug Könnedes absichtlich verzögert hätten, indem sie den besten Motor nicht rechtzeitig liefern. Eine solche Absicht wird von der Leitung der Junkerswerke mit aller Entschiedenheit bestritten. Es wird hinzugefügt, daß Könnedes einen Junkers-Spezialmotor der Art bestellt habe, wie ihn die „Europa“ und die „Bremen“ führen. Herr Könnedes ist darauf als Lieferungsfrist Mitte August angegeben worden, da die besonders sorgfältige Ausprobierung und Durchleuchtung des Motors eine längere Lieferfrist beim besten Willen unumgänglich mache. Daraufhin hat Herr Könnedes sich entschlossen, den Serienmotor zu nehmen und auf die Durchleuchtung zu verzichten, da auch dieser Motor nach seiner Ansicht ausgezeichnet funktioniert.

Rhin in Erwartung Könnedes.

Rhin, 12. August. Eine nach Tausenden zählende Menschenmenge bestand sich heute auf dem Kölner Flugplatz in Erwartung der Ankunft Könnedes. Die Flugplatzverwaltung gab um 7 Uhr bekannt, daß der Flugtag bei Berlin auf morgen nachmittags 3 Uhr verschoben worden sei. Bei Bekanntwerden dieser Nachricht herrschte allgemeine Enttäuschung und das Publikum wollte die Wahrheit des Gesagten nicht glauben. Die Terrasse des Flugplatzes war gedrängt voll von Menschen, die trotz der Nachricht, daß Könnedes heute nicht eintrifft, auf ihren Plätzen verharren.

Könnedes startet um 3 Uhr nach Rhin.

Von der Flugplatzverwaltung Tempelhof wird mitgeteilt, daß Könnedes bestimmt heute nachmittags um 3 Uhr den Flug nach Rhin antreten wird. Der Flugtag steht um 3 Uhr im dem Publikum zur Verfügung des Flugplatzes zur Verfügung.

Heute Wohltätigkeitsabend, Rheinischer Leder- u. Tanzabend im Stadtpark. Große Illumination, 3 Tausende.