

Sächsisches Elbzeitung

Tageblatt für die

enthält die amtlichen Bekanntmachungen für den Stadtrat, das Amtsgericht, das Hauptzollamt Bad Schandau und das Finanzamt Sebnitz. — Bankkonten: Stadtbank — Stadtkassette Nr. 12 — Ostsächsische Genossenschaftsbank Zweigniederlassung Bad Schandau — Postkassenkonto: Dresden 33 327

Verantwortlicher: Bad Schandau Nr. 22 — Druckanschrift: Elbzeitung Bad Schandau

Ercheint täglich nachm. 6 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Bezugspreis (in RM.) halbmöndlich ins Haus gebracht 90 Pfg., für Selbstabholer 80 Pfg. Einzelnummer 10 bzw. 15 Pfg. — Bei Produktionsverteuerungen, Erhöhungen der Preise und Materialpreisen behalten wir uns das Recht der Nachforderung vor



Sächsische Schweiz

Tageszeitung für die Landgemeinden Altdorf, Kleingießhübel, Kleinhennersdorf, Krippen, Lichtenhain, Mitteldorf, Ostrau, Rorsdorf, Rostelwitz, Proffen, Rathmannsdorf, Reinhardttsdorf, Schmilka, Schöna, Waltersdorf, Wendischfähre, sowie für das Gesamtgebiet der Sächsischen Schweiz

Druck und Verlag: Sächsische Elbzeitung, Alma Hieke, Inh. Walter Hieke Verantwortlich: K. Rohrlapper

Anzeigenpreis (in RM.): Die 7spaltene 35 mm breite Beizeile 20 Pfg., für auswärtige Auftraggeber 25 Pfg., 85 mm breite Reklamezeile 80 Pfg. Tabellarischer Satz nach besonderem Tarif. — Bei Wiederholungen wird entsprechender Rabatt gewährt. Anzeigenannahme für alle in- und ausländischen Zeitungen

Ständige Wochenbeilagen: „Unterhaltung und Wissen“, „Unterhaltungsbeilage“, „Aus der Welt der Frau“, „Illustrierte Sonntagsbeilage“, „Das Leben im Bild“

Abbestellen einzelner Nummern infolge höherer Gewalt, Streik, Aussperrung, Betriebsstörung usw. berechtigt nicht zur Kürzung des Bezugspreises oder zum Anspruch auf Lieferung der Zeitung

Nr. 233

Bad Schandau, Mittwoch, den 5. Oktober 1927

71. Jahrgang

Für eilige Leser.

- * Die Sammlungen für die Hindenburg-Spende sollen am 31. Oktober zum Abschluss gebracht werden.
- * Die Reichsbank hat den Wechselkurs von 6 Prozent auf 7 Prozent erhöht.
- * Die Berliner Effektenbörse war ausgesprochen schwach; es gab Kursabschläge von 20 Prozent und mehr.
- * Der Pilot Zoofe ist mit dem Flugzeug „D. 1230“ zu seinem Atlantikflug aufgestiegen, der ihn zunächst bis Lissabon bringen soll.
- * Die polnischen Behörden versuchen durch unzulässige Mittel die deutschen Grundbesitzer von dem Protest beim Völkerbund gegen polnische Vergewaltigungen abzubringen.
- * Die Erregung über die 1928 bevorstehenden Präsidentschaftswahlen hat in Mexiko eine revolutionäre Bewegung zum Ausbruch gebracht, die bereits zu blutigen Gefechten geführt hat

Kampf gegen die Lüge von Versailles!

Von Freiherrn von Versner, vormals Präsident der Friedensdelegation zu Versailles.

Der Reichspräsident von Hindenburg hat mit seinem klaren Protest gegen die Kriegsschuldfrage von Versailles wohl jedem Deutschen aus dem Herzen gesprochen. Seine Worte haben im Inland und im ganzen Ausland lebhaften Widerhall gefunden.

Lange Jahre sind seit dem Beginn unseres Kampfes gegen die Lüge von Versailles verstrichen. Die verschiedenen Reichsregierungen haben diesen Kampf mehr oder minder tatkräftig unterstützt. Aber oftmals sind die Reichsfinanzminister und Außenminister von augenblicklichen außenpolitischen Konstellationen beeinflusst und davon abgebracht worden, sich offen an die Spitze des Kriegsschuldkampfes zu stellen, weshalb schon große Teile unseres Volkes den Schuldfragekampf aufgeben wollten. Nun hat der Reichspräsident, der sehr selten das Wort ergreift, mit seiner scharfen öffentlichen Zurückweisung der Lüge von Versailles die Schuldfrage in das stärkste Licht gestellt. Reichsaußenminister Dr. Stresemann hat bald darauf diese Kundgebung bekräftigt. An der Reichsregierung und dem deutschen Volke ist es nun, mit aller Tatkraft den erneut begonnenen Kampf fortzusetzen. Lassen wir uns doch nicht von Genfer, Locarno und anderen außenpolitischen Momenten daran hindern, einen Kampf zu führen, der mit der gegenwärtigen Außenpolitik überhaupt nichts zu tun hat. Der Kampf gegen die Versailler Lüge ist in allererster Linie ein Kampf um die Ehre des deutschen Volkes. Unser Volk darf und kann es nicht dulden, daß ihm im kraftesten Widerspruch zu den historischen Tatsachen die Schuld an diesem furchtbaren Weltkriege aufgebürdet wird. Dies Brandmal, das man in Versailles auf unsere Stirne gedrückt hat, muß entfernt werden. Die giftige Lüge von Versailles muß zerstört werden.

An unserem festen Willen, Deutschlands Kriegsschuld zu vernichten, kann uns wahrhaftig die schöne Tzese der Entente-regierungen nicht hindern, die behaupten will, die „Allein-schuld Deutschlands am Weltkriege sei eine durch Versailles festgelegte geschichtliche Tatsache“, sei eine „Cause jugée“. Noch weniger kann uns die englische Auffassung beeindrucken, daß man die Schuldfrage „besser in Ruhe lassen“ solle. Nein und tausendmal Nein! Der Deutsche darf sich mit dem Versailler Verdict nicht abfinden. Er muß die Geschichte, die Dokumente immer wieder an das Tageslicht ziehen, so lange, bis die Lüge von Versailles voll und ganz und amtlich zerstört und wider-rufen ist. Er muß seine Ehre wiederherstellen.

Wer hat denn diesen Weltkrieg gewollt? Das ist die klare Fragestellung im Kampf gegen den Versailler Schuldpruch.

Gewollt hat diesen Krieg Frankreich, vor allem Poincaré und Clemenceau, um Elsass-Lothringen zu gewinnen. Gewollt hat den Krieg Rußland, um alle slavischen Völker unter seiner Herrschaft zu vereinigen und Konstantinopel zu erobern. Gewollt hat ihn England, um den deutschen Handel und die deutsche Seegeltung zu vernichten. Gewollt hat ihn Serbien, um unter Zerstörung Oesterreich-Ungarns ein Groß-Serbien zu erhalten. Gewollt hat ihn Italien, um sich des österreichischen Trentinos und Südtirols zu bemächtigen.

Deutschland aber hat den Krieg nicht gewollt. Im Gegenteil. Seit 1871 haben Bismarck, haben die deutschen Kaiser und Regierungen nur den europäischen Frieden gewünscht. Auf nichts anderes, als auf die Unversehrtheit unseres Reiches war die Arbeit unserer Staatsmänner gerichtet. Daran ändert auch der Einmarsch unserer Truppen in Belgien nichts. Denn dieser Einmarsch erfolgte infolge der russischen und der französischen Mobilmachung. Deutschland handelte in bitterster, äußerster Notwehr.

Die Reichsregierung und das deutsche Volk dürfen die Gelegenheit unter keinen Umständen vorübergehen lassen, die sich mit der erneuten Aufrollung des Schuldfragekampfes durch den Reichspräsidenten und den Reichsaussenminister ge-

bieten hat. Hindenburg hat den Mut gefunden, klar und deutlich gegen die Lüge von Versailles vorzugehen. Möge sein Beispiel die letzten Bedenken gewisser Politiker beseitigen, und möge das deutsche Volk in allen seinen Teilen es endlich erkennen: Von der Vernichtung der Lüge von Versailles hängt Deutschlands Zukunft ab.

Auf dem Wege zum Einheitsstaat?

Berlin, 4. Oktober. Zu der beabsichtigten Einberufung einer Sonderkonferenz von Vertretern der Reichs- und Länderregierungen zur gründlichen Erörterung des staatsrechtlichen Verhältnisses zwischen Reich und Ländern teilt die Vossische Zeitung u. a. mit, daß der Antrag zur Einberufung einer solchen Konferenz von dem Regierungschef eines norddeutschen Staates ausgegangen sei und auf die Schaffung des deutschen Einheitsstaates hinzielt. Der Vorschlag der Sonderkonferenz habe bei den Ministerpräsidenten der Länder kaum einen Widerspruch hervorgerufen. Es sei im Gegenteil festzustellen, daß er lebhaft sowohl von den Regierungschefs süddeutscher wie norddeutscher Staaten aufgegriffen und mit Wärme befürwortet worden sei. Insbesondere der Gedanke der Beilegung der Enklaven habe starke Resonanz gefunden. Von dem Ministerpräsidenten eines süddeutschen Landes sei erklärt worden, daß das Nebeneinander von Reich und Ländern eine Unmöglichkeit darstelle, daß seine Regierung bereits seit langem erwogen habe, beim Reich den Antrag zu stellen, das Land als Reichsland zu erklären. Ein anderer Ministerpräsident habe verlangt, daß die Sonderkonferenz mit möglichster Beschleunigung einberufen werden solle. Die Vossische Zeitung erklärt zum Schluß, es sei beabsichtigt, die Konferenz bereits im November stattfinden zu lassen.

Deutscher Ozeanflug in Etappen.

Start von Nordorney aus.

Das Flugzeug „D. 1230“ hat Dienstag, 16.46 Uhr, nach einem Start von etwa 200 Metern den Flug nach den Azoren in westlicher Richtung angetreten. Um 15.10 Uhr haben sich die Piloten Zoofe und Starke nach herzlicher Verabschiedung von ihren Gattinnen an Bord des Flugzeuges begeben. Außerdem sind der Bordmonteur Fritzer und der Bordfunter Löwe im Flugzeug.



Der Ozeanflieger Zoofe.

Ein Unternehmen der Junkerswerke.

Berlin, 4. Oktober. Wie die T.-U. erfährt, ist der Zulassungsantrag für das heute in Nordorney gestartete Junkerswasserflugzeug Typ G 24 No. D 1230 von der Junkersflugzeugwerke A.-G. selbst gestellt worden. Damit entfallen alle weiteren in der Presse laut gewordenen Kombinationen über etwaige von der Junkersflugzeugwerke A.-G. vorgeschobenen Unternehmen des Fluges. Die Mitwirkung der irrtümlicherweise mehrfach als Unternehmern des Fluges genannte „Severa-Gesellschaft“ hat sich auf die Lieferung navigatorischer und nautischer Ausrüstungsgegenstände beschränkt, die zu dem Fluge benötigt wurden. Der Flug ist übrigens, wie die T.-U. weiter feststellen konnte, im Rahmen der Ausschreibung für den Langstreckenflug von den Junkerswerken bei dem Deutschen Luftstrat angemeldet worden.

Der Start.

Bericht eines Augenzeugen.

Nordorney, 4. Oktober. Seit der gestern abend hier erfolgten Landung des Junkersflugzeuges D 1230 herrschte allgemeine Spannung wegen des Startes. Am Abend verkündete, daß er um 5 Uhr vor sich gehen würde. Die Vorbereitungen

wurden während der Nacht getroffen. Bei Scheinwerferlicht wurde getankt. Gegen 3 Uhr waren 21 Fässer Betriebsstoff an Bord genommen. Bald darauf wurde über dem Führerflügel die Antenne angebracht. Etwa 1 Stunde später versammelte sich eine große Menschenmenge, die dem Start beizuhelfen wollte. Um 5.15 Uhr setzte heftiger Regen mit Böen und Hagel ein, scheinbar ein Gewitter, da das elektrische Licht im Orte erlosch. Die Standhaften ließen sich aber durch das Unwetter nicht vertreiben. Ihre Geduld wurde belohnt: Um 7 Uhr erstrahlte wieder die Sonne. Gegen 8 Uhr wird es lebendig um das Flugzeug. Die wenigen Sipowachtmeister können die Borddrängenden nur mit Mühe zurückhalten. Gegen 11 Uhr wird ein kleiner Postwagen von den Angestellten des Flughafens an die Startbahn gerollt. In dem Wagen befindet sich Ozeanpost, doch der Start findet noch immer nicht statt. Erst gegen 15 Uhr werden die Propeller angeworfen und das Flugzeug wird, begleitet von einer kleinen Dampfmaschine, auf die offene See gebracht. Zwei Herren und eine Dame hatten sich vormdem bereits an Bord begeben. Ein weiterer Flugzeuginsasse folgt in einem Ruderboot, das ihn in schneller Fahrt zum Flugzeug bringt. Gegen 16 Uhr setzen plötzlich die Motoren aus. Der Zuschauer bemerkt sich das Gefühl, daß sie verjagen, doch bald setzt zuerst der mittlere Motor und dann auch die beiden seitlichen Motoren wieder ein. Das Flugzeug gleitet langsam auf dem Wasser vorwärts. Man hat den Eindruck, als genüge die Kraft der Motoren nicht, um das schwere Flugzeug vom Wasser zu heben. Plötzlich setzen wieder sämtliche Motoren aus: Ein Dampf, der am Flugzeug vorbeifährt, hat den Weg versperrt. Als die See wieder frei ist, setzen die Motoren wieder ein, und unter dem Jubel der harrenden Menge hebt sich das Flugzeug bald darauf ruhig und sicher vom Wasser. Noch eine Schleife über der Insel und dann verschwindet das Flugzeug am Horizont.

Die Ozeanmaschine „D 1230“.

Nordorney, 4. Oktober. Die T.-U. erfährt über das heute hier zum Ozeanflug gestartete Junkersflugzeug D 1230 nach folgende Einzelheiten:

Die Maschine entspricht dem Typ G 24, die die Firma Junkers im Herbst 1925 zum ersten Male als dreimotoriges Verkehrsflugzeug herausgebracht hatte. Wie alle Junkersmaschinen, ist auch diese eine reine Metallkonstruktion mit völlig freitragenden Tragflächen, die unterhalb des Rumpfes gelagert sind. Für den Sonderzweck, für den die Maschine im Spätsommer ds. Js. gebaut wurde, ist die Bauart der Schwimmer besonders durchgebildet worden. Es kam darauf an, der Maschine eine unbedingt zuverlässige Hochseefähigkeit zu geben. Die in Kiel und Malmö veranstalteten Probestüge führten denn auch zu dem Ergebnis, daß die Sonderkonstruktion den Anforderungen entsprach. Wie üblich, sind auch hier die Schwimmerkörper in mehrere wasserdichte Schotten geteilt, wobei die Tragfähigkeit so berechnet ist, daß einer von den beiden Schwimmern die gesamte Last des Fluggewichtes zu tragen imstande ist. Die Spannweite der Tragflächen beträgt rund 30 Meter und die Länge etwas mehr als 15 Meter. Ausgerüstet ist die Maschine mit 3 Junkers-L-5-Motoren mit einer Spitzenleistung von je 320 PS. Das Leergewicht der Maschine beträgt ungefähr 4 1/2 Tonnen. Die Zuladung kann bis zu etwa 2 Tonnen gesteigert werden, so daß also neben den vier Passagieren genügend Betriebsstoff mitgeführt werden kann. Außer den üblichen Tragflächenantennen sind in dem Rumpf der Maschine, in dem Raum, der sonst zur Unterbringung von weiteren Passagieren zur Verfügung steht, noch weitere größere Tanks eingebaut worden. Die Maschine führt eine Bordfunkanlage, die außer dem Aufnehmen und Senden von Funkmeldungen eine sehr genaue Funkleitung gestattet, so daß die Flieger für die Orientierung von Kompaß und Sicht verhältnismäßig unabhängig sind.

Das deutsche Ozeanflugzeug in Amsterdam gelandet.

Amsterdam, 5. Oktober. Das deutsche Ozeanflugzeug D 1230 ist gestern um 17.30 Uhr in Schellingwoude bei Amsterdam gelandet. Der Weiterflug soll heute früh 5 Uhr erfolgen.

Amsterdam, 5. Oktober. Das Junkerswasserflugzeug, das heute nachmittag überraschenderweise aus Nordorney ankam, liegt auf dem Wasser im Marineflughafen Amsterdam. Man war am Abend eifrig mit der Benzinverjorgung beschäftigt. Der Start soll möglichst frühzeitig, etwa zwischen 4 bis 5 Uhr, stattfinden. Die nächste Station soll auf den Azoren gemacht werden. Die Flieger sind im Viktoriahotel abgestiegen. Ueber den ganzen Plan wird seitens der Flieger auch weiter das größte Stillschweigen bewahrt. Man sagt, es handle sich nur um einen Probestflug, bei günstigem Wetter werde man möglicherweise nach Amerika fliegen. Die Dame, die sich als Passagier an Bord des Flugzeuges befand, ist eine Wiener Schauspielerin Frau Willy Dillenz, die Tochter des Kunstmalers Holliger. Frau Dillenz sagte, daß sie die Reise nur bis Amsterdam mitgemacht habe.

New York, 4. Oktober. Die Nachricht von dem Start der D 1230 zum Atlantikflug traf hier in der Mittagsstunde ein. Sie wird von den Zeitungen groß aufgemacht. Die großen Nachrichtenbüros und die New Yorker Blätter hatten bereits in der letzten Nacht einen starken Nachtdienst organisiert, um über den Flugverlauf möglichst schnell unterrichtet zu werden.