Nummer 190 — 28. Jahrgang

Erscheint 6mal wöchentl. mit den illustr. Gratisbeilagen „Die Welt" und der Kinderbeilage „Frohmut", sowie den Textbeilagen „St. Benno-Blatt", „Unterhaltung und Wissen", „Die Welt der Frau", „Herzlicher Ratgeber", „Das gute Buch", „Filmrundschau". Monatlicher Bezugspreis 3 Mk. einschl. Bestellgeld. Einzelnummer 10 ₰. Sonnabend- u. Sonntagnummer 20 ₰.
Hauptschriftleiter: Dr. G. Dobczyk, Dresden.

Sächsische Volkszeitung

Sonntag, den 18. August 1929

Verlagsort: Dresden

Anzeigenpreise: Die 1spaltene Petitzeile 30 ₰. Familienanzeigen u. Stellengesuche 20 ₰. Die Petitreklamezeile, 80 mm breit, 1 ℳ. Für Anzeigen außerhalb des Verbreitungsgebietes 40 ₰, die Petitreklamezeile 1,30 ℳ. Briefgeb. 30 ₰. Im Falle höherer Gewalt erlischt jede Verpflichtung auf Lieferung sowie Erfüllung v. Anzeigen-Aufträgen u. Leistung v. Schadenersatz.
Geschäftlicher Teil: Artur Lenz, Dresden.

Geschäftsstelle, Druck u. Verlag: Germania, A.-G. für Verlag und Druckerei, Filiale Dresden, Dresden-A. 1, Pollerstraße 17. Fernruf 21012. Postscheckkonto Dresden 1703. Bankkonto: Stadtbank Dresden Nr. 6171

Für christliche Politik und Kultur

Redaktion der Sächsischen Volkszeitung Dresden-Altstadt 1, Pollerstraße 17. Fernruf 20711 und 21012.

Flug über Sibirien

„Graf Zeppelin" eilt in sicherer Fahrt vom Ural zum Baikalsee

Neuyork, 17. August (Drahtbericht WTB.)

Hier vorliegenden Meldungen zufolge, befindet sich „Graf Zeppelin" etwa 450 Kilometer nordöstlich von Tomsk, und hat somit die Hälfte der Strecke Friedrichshafen—Tokio zurückgelegt. Man nimmt an, daß das Luftschiff das nördliche Ende des Baikal-Sees überfliegen wird.

Moskau, 17. August. (Drahtbericht.)

Die Telegraphen-Agentur der Sowjet-Union meldet: Das Luftschiff „Graf Zeppelin" befand sich um 9 Uhr früh Moskauer Zeit (8 Uhr mitteleuropäischer Zeit) auf 85 Grad östlicher Länge und 60 Grad nördlicher Breite in etwa 1000 Meter Höhe. Sowjetflieger, die dem Luftschiff in der Nähe von Tobolsk entgegengeflogen waren, berichten, daß das Luftschiff mit verminderter Kraft zu fahren scheine. (?)

WTB. Friedrichshafen, 18. August. (Drahtbericht.)

Das Luftschiff „Graf Zeppelin" meldet der Werft Friedrichshafen folgenden Standort: 7 Uhr früh 64 Grad Nord, 95 Grad Ost. (Anmerkung der Redaktion: Diese Standortmeldung ist mit der Moskauer Meldung nicht in Einklang zu bringen. Ihre Richtigkeit vorausgesetzt, ist festzustellen, daß das Luftschiff seinen Kurs zunächst weiter nördlich genommen hat.)

•

Die Standortmeldungen, die der Zeppelin den mit ihm arbeitenden Funkstationen gibt, sind kurz und spärlich. Das ist verständlich, da die Funkanlage des Luftschiffes in erster Linie mit der Aufnahme der Wettermeldungen beschäftigt ist. Auf ausführliche Berichte dürfte erst zu rechnen sein, wenn Tokio erreicht ist. Das dürfte aber frühestens Dienstag früh der Fall sein.

Am Freitag hat das Luftschiff folgenden Kurs eingehalten: Früh 3 Uhr wurde, wie gemeldet, Wologda überflogen. 10.30 Uhr wurde Wjatka erreicht, 13 Uhr befand sich das Schiff 100 Kilometer nördlich Perm. Nach 16 Uhr wurde der Ural auf der Höhe von Nishne-Tagilsk überflogen. 21 Uhr abends befand sich das Luftschiff nach einer Moskauer Meldung 400 Kilometer östlich der Stadt Tara am Flusse Jstijsch in Sibirien.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin" hat also die sogenannte nördliche Linie genommen, wonach die kürzeste Entfernung nach Tokio dem Breitengrade nicht folgt, sondern (auf der Karte gesehen) über Sibirien in einer ziemlich hoch nach Norden gewölbten Kurve verläuft. Infolgedessen folgt das Luftschiff nicht mehr (wie es zuerst den Anschein hatte) der Transsibirischen Bahn. Das Luftschiff hat ständige Funkverbindung mit den Wetterstationen Irkutsk und Turuchansk. Die Stationen geben während der Nacht und des morgigen Tages dem Luftschiff fortwährend Wettermeldungen, bis es mit Wladiwostok oder Charbarowsk Verbindung hat. Gleichzeitig veröffentlicht die Zentrale der „Ossoaviachim" (russische Funkbehörde) einen Funkspruch des Luftschiffes, in welchem Dr. Eckener sich über die gute Verständigung mit den Wetterwarten äußert. An Bord des Luftschiffes sei nach wie vor alles wohl.

•

Ueber die Wetterlage in Sibirien gab die Hamburger Seewarte gestern 18 Uhr folgenden Bericht: Das Hochdruckgebiet, das bisher über Mitteleuropa lag, hat sich weiter ostwärts verlagert. Es liegt jetzt mit seinem Zentrum östlich vom Ural über dem Tobol. Es hat aber etwas von seiner Ausdehnung verloren. Ueber der Karischen See und der Jenisseimündung liegt noch immer ein ausgedehntes Tiefdruckgebiet, von dem aus ein Ausläufer südwärts bis in das Stromgebiet des Irtysch und des oberen Ob treibt. Auf seiner Rückseite sind die Nordwestwinde stark aufgefrischt. Auch gehen in seinem Bereiche Regenschauer nieder. Der Ausläufer wird sich bis morgen verlagert haben. Von ihm wandert ein Hochdruckteil ostwärts, der ihn von einem Tief über der oberen Lena trennt. Durch das Vordringen eines Tiefs über dem Gelben Meer nach Norden wird das Hoch über der Mandschurei abgegrenzt.

Fortschritte in der Räumungsfrage

Die Besprechungen Stresemanns mit Briand und Henderson

Haag, 17. August.

Freitag 12 Uhr erschien Briand bei Stresemann im Hotel Oranje. Ueber den Inhalt der einstündigen Unterredung wird bekannt, daß über die in finanzieller und politischer Hinsicht notwendigen Maßnahmen gesprochen wurde, welche geeignet sind, den toten Punkt in den Verhandlungen zu überwinden. Man spricht über den Wiederzusammentritt der politischen Kommission, der, wie wir voraussagten, nicht mehr in dieser Woche, sondern erst in den ersten Tagen der nächsten Woche stattfinden wird. Wir müssen für diese Verzögerung vor allem die noch ungeklärte Frage der Bekanntgabe der französischen Räumungstermine verantwortlich machen, über welche Briand noch mit seinen militärischen Sachverständigen berät. Es verlautet, daß die Räumung der zweiten Zone eher als allgemein erwartet stattfinden wird, daß sich dagegen die Endräumung ungebührlich lange hinauszögern soll, da Briand angeblich nicht von seinem Wunsche Abstand nimmt, die Erfolge der Young-Ratifizierung abzuwarten. Durch diese Verzögerung der Terminbekanntgabe wird auch ein deutscher Vorschlag bezüglich der Besatzungsschäden vorläufig unmöglich gemacht.

Auch die Frage der Kontrollkommission bezüglich der Verlautbarmachung aus französischen, englischen und italienischen Kreisen, die immer pessimistischer stimmen muß, verhindert noch einen Wiederzusammentritt der politischen Kommission, da es begreiflicher Weise dem Juristenkomitee vorläufig nicht möglich ist, einen gemeinschaftlichen Bericht vorzulegen. Der deutsche Vertreter muß naturgemäß jedem Versuch einer Diskussion und Vorberatung von französischen Sicherheitsvorschlägen entgegentreten. Ob in der Besprechung der beiden Staatsmänner am heutigen Morgen auch die Frage einer eventuellen Vertagung und späteren Fortsetzung der Konferenz ventiliert worden ist, wie von gewisser Seite behauptet wird, ist ungewiß, doch könnte in diesem Falle diese Haltung des deutschen Außenministers gar keinem Zweifel unterliegen. **Unterbrechung würde Verschleppung bedeuten, und Verschleppung die Stimmung so stark verschlechtern, daß die Delegation im September oder Oktober unter viel ungünstigeren psychologischen Voraussetzungen an die Arbeit gehen würde.**

An die Unterredung Briands mit Stresemann schloß sich eine Unterhaltung Stresemanns mit Henderson an. Sie diente einer Klärung der komplizierten Fragen, die mit der englischen Anregung auf einen deutschen Verzicht in der Frage der Besetzungsschäden zusammenhängen. Henderson legte bei dieser Gelegenheit im Hinblick auf gewisse in Umlauf gesetzte Pressemeldungen Wert auf die Feststellung, daß es keineswegs den Tatsachen entspreche, daß er die Anregung gemacht habe, Deutschland solle sich zur Zahlung der Besatzungskosten Frankreichs, Englands und Belgiens bereiterklären. Die Aussprache betraf naturgemäß zugleich die sämtlichen zur Zeit schwebenden Fragen, besonders auch die durch das heutige französische, belgische, italienische, japanische Angebot an England geschaffene neue Lage.

Im Anschluß an die obige Unterredung fand eine Zusammenkunft der vier deutschen Minister statt.

---

* **Ein schweres Explosionsunglück** ereignete sich am Freitag in der Hildebrand-Grube in Kattowitz. Zur Zeit der Explosion waren 13 Bergleute im Stollen, von denen drei als Leichen, einer schwerverletzt und fünf leichter verletzt geborgen wurden. Für Rettung der übrigen vier Bergleute besteht wenig Hoffnung.

* **Verhängnisvoller Zusammenstoß.** Auf dem St. Lorenzstrom stieß ein Motorboot mit einem Touristendampfer zusammen und sank sofort. Der Besitzer, der in Syracuse ansässige Millionär Live, seine Frau und der Kapitän ertranken. Der schwer beschädigte Touristendampfer sank kurz darauf ebenfalls. Man glaubt aber, daß alle 40 Passagiere gerettet sind.

Weltgeschichtliches Wagnis

Die Augen aller Deutschen sind in diesen Tagen nur auf eins gerichtet: auf die Fortschritte, die das Luftschiff „Graf Zeppelin" auf seiner Weltfahrt macht. Neben diesem gewaltigen Schauspiel verliert alles andere an Wichtigkeit, selbst der Streit um die Arbeitslosenversicherung und die drohende Regierungskrise, ja sogar die Haager Konferenz und der Kampf um die Räumung erscheint daneben verhältnismäßig belanglos. Das Volk fühlt in sicherem Instinkt, daß die Arbeiten der Staatsmänner, mögen sie noch so sorgfältig auf Jahre hinaus Abmachungen treffen, Mühen um allzu vergängliche Tagesfragen sind. Ueber das, was im Haag geschieht, wird man nach zehn Jahren vielleicht nicht anders urteilen, wie die Gegenwart über das „Friedenswerk" der „großen Vier" in Versailles. Aber der Flug quer über den asiatischen Kontinent, das ist etwas, was in der Weltgeschichte noch nicht da war. Ein Wagnis, das Epoche machen kann in der Geschichte des Verkehrs.

Ein Wagnis, zweifellos. Denn noch nie ist in der Luft eine Verkehrsstrecke von solchem Ausmaß bewältigt worden. Die „Dauerflüge", bei denen auf einer bestimmten kurzen Strecke hin- und hergependelt wird, sind im besten Falle theoretische Experimente, die mit einer praktischen Leistung nicht verglichen werden können. Gewiß haben auch Zeppelin-Luftschiffe schon Strecken von erheblicher Länge geflogen. Man erinnere sich an den ruhmreichen Flug Sofia—Chartum (7000 Kilometer) während des Krieges und an die mehrmalige Ueberquerung des Ozeans durch Zeppelin-Luftschiffe (Friedrichshafen—Lakehurst: 8000 Kilometer). Gerade die letzten Fahrten des „Graf Zeppelin" haben aber gezeigt, daß der Flug über Landgebiet, zumal in gebirgiger Gegend auch für das Luftschiff bei dem jetzigen Stande der Konstruktion eine gewaltige Inanspruchnahme bringen kann. Dr. Eckener hat ja auch wiederholt erklärt, daß er bei künftigen Luftschiffbauten ein stärkeres Innengerüst und einen kürzeren Ballonkörper wählen werde. Bei dieser Lage der Dinge darf man das Unternehmen, in drei Etappen den Erdball zu umfliegen, von denen allein die erste Etappe fünf Tage Flug über Landgebiet umfaßt, ruhig ein Wagnis nennen.

Aber dieses Wagnis war notwendig. Dr. Eckener und seine Mitarbeiter sind überzeugt, daß bei sorgfältiger Navigation und Vermeidung der Schlechtwetter-Zonen schon der „Graf Zeppelin" imstande ist, Fahrten von solchem Ausmaß ohne Fährnis zu übernehmen. Und daß die nächsten, stärker gebauten Zeppeline ohne Rücksicht auf das Wetter solche gewaltigen Weltstrecken werden befliegen können. — Für diese Leistungsfähigkeit der Zeppelin-Luftschiffe wird jetzt der praktische Beweis erbracht. Alle Zweifel der in- und ausländischen Presse haben sich bisher nicht bestätigt. Stunde um Stunde rückt der Zeppelin weiter nach Osten, schon ist mehr als die Hälfte der gewaltigen Strecke Friedrichshafen—Tokio zurückgelegt. Ueber die unendliche Steppe Sibiriens, über gewaltige Gebirge, die jahrhundertelang zwischen Europa und Asien eine schwer überschreitbare Grenze bedeuteten, zieht heute das lenkbare Luftschiff sicher seine Bahn. Dem Verkehr zwischen Europa und Asien, der bisher auf den einen Schienenstrang der transsibirischen Bahn und auf die kostspielige Schiffsreise um den ganzen asiatischen Kontinent angewiesen war, ist ein neuer, unvergleichlich schneller Weg gewiesen.

Für die Entwicklung des deutschen Luftschiffbaus bedeutet diese Probe unendlich viel. Auf dieser Weltfahrt erbringt der Zeppelin den Beweis, daß er für den Luftverkehr der Zukunft das Transportmittel sein wird. Denn Luftverkehr wird auf die Dauer konkurrenzfähig sein mit anderen Verkehrsmitteln auf ganz großen Strecken. Für diese Strecken aber bietet der Zeppelin die einzige Möglichkeit sicheren Fluges. Selbst die Ueberfliegung des Atlantischen Ozeans, die mit der Ueberfliegung des asiatischen Kontinents an Gefahren nicht verglichen wer-

Heute:

Unterhaltung und Wissen.
Die Welt (Illustrierte Wochenbeilage)
Turnen, Sport und Spiel
Filmrundschau