

# Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für die Landwirtschaft,



für Bürgertum, Beamte, Angestellte u. Arbeiter.

Das Wilsdruffer Tageblatt erscheint täglich nachmittags 5 Uhr für den folgenden Tag. Verkaufspreis: Bei Abnahme im Voraus 2 Mk., bei Lieferung durch die Post 2,30 Mk., bei Postbestellung 2,50 Mk. Einrückungssatz 20 Mk. pro Zeile für die erste Woche. Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6

Wagenpreis: Die Spaltenreklame 20 Goldmarken, die Zeilenreklame der amtlichen Bekanntmachungen 40 Goldmarken, die Spaltenreklame des täglichen Teils 100 Goldmarken. Nachdruckgebühren 20 Goldmarken. Werbung und Verlagsänderungen werden nach Möglichkeit angenommen. Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6

Nr. 151. — 84. Jahrgang. — Wilsdruff, Dresden. — Donnerstag den 2. Juli 1925

## 25 Jahre Zeppelin-Luftschiffahrt.

Der 2. Juli 1925 ist ein Zeppelin-Gedenktag erster Ordnung: an diesem Tage sind 25 Jahre verflossen, seit von Graf Ferdinand von Zeppelin am Bodensee aus das erste lenkbare Luftschiff des Grafen Zeppelin sich wirklich in die Lüfte erhob, etwas unsicher zwar noch und für nicht allzulange Zeit, aber immerhin doch flugbereit und dem Lenker gehorham. Man hatte bis dahin von den Luftschiffplänen des württembergischen Grafen, der als eine Art Außenminister galt, und den man schon vor früher, von seinen Kriegstagen her, für ein bißchen abenteuerlich veranlagt hielt, mehr skeptisch als überzeugt gesprochen. An jenem denkwürdigen 2. Juli nun war man zwar auch noch nicht überzeugt, denn der „Lenkbare“ war nur aufgestiegen, um bald wieder niederzusteigen, nachdem er bei seinem kurzen Fluge eine Geschwindigkeit von ganzen 8 Metern in der Sekunde erreicht hatte, aber einiges schien doch dahinterzuliegen.

Welch ein Weg von den primitiven Luftballons der Brüder Montgolfier — von noch früheren tastenden Luftfahrversuchen gar nicht erst zu reden — zu den Luftfahrzeugen, die während des Weltkrieges die Küsten Englands und Schottlands bombardierten, zu der sensationellen Afrikafahrt des „L. 59“, der über Feindesland hinweg den Getreuen im „Schwarzen Erdteil“ Kunde und Hilfe aus der Heimat brachte, bis zu dem grandiosen Schauspiel des Amerikafuges des „L. 3“, das tagelang eine ganze Welt in Atem hielt. Alles, was noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts nach dieser Richtung hin geplant, versucht und unternommen worden war, hatte sich schließlich als mehr oder minder verfehlt herausgestellt. So lagen die Dinge, als nach jahrelangen Konstruktionsversuchen und Berechnungen der württembergische General und Diplomat a. D. Graf Ferdinand von Zeppelin am 2. Juli 1900 und dann noch zweimal in den Oktobertagen des gleichen Jahres mit seinem ersten Luftschiff auf dem Bannsee erschien. Seit den siebziger Jahren hatte ihn das Projekt beschäftigt, aber er fand keine Hilfe. Bis dann endlich kurz vor dem Jahrhundertende der „Verein deutscher Ingenieure“ sich in einem Aufruf an die Wohlhabenden aller Stände für den

## Die Fesselung der deutschen Luftschiffahrt.

### Die Note der Vöschaffertkonferenz.

Berlin, 30. Juni.  
Die in den letzten Tagen mehrfach erwähnte Note der Vöschaffertkonferenz über die deutsche Luftschiffahrt ist an den deutschen Vöschaffert in Paris gerichtet und hat folgenden Wortlaut:

„Der Vöschaffert! In Verantwortung des Wunsches der deutschen Regierung hat der Ausschuss der Vöschaffertkonferenz für die Begriffsbestimmungen die Einwände gehört, die die deutschen Sachverständigen über die etwaige Abänderung der Bestimmungen für die Unterscheidung ziviler und militärischer Luftfahrzeuge vorgebracht haben. Heute habe ich die Ehre, Eurer Exzellenz mitzuteilen, daß die Vöschaffertkonferenz im Verlauf dieser Anhörung die neue Fassung der Begriffsbestimmungen abschließend festgestellt hat; ich bitte Euer Exzellenz, den Wortlaut hierunter entnehmen zu wollen. Die alliierten Regierungen bleiben überzeugt, daß diese Regeln von der deutschen Regierung gewissenhaft befolgt werden. (gez.) Briand.“

Die der Note beigefügten „Neuen Regeln zur Unterscheidung zwischen zivilen und militärischen Luftfahrzeugen“ sind wie folgt aufgestellt:

- Flugzeuge, schwerer als Luft:**
- Regel 1: Jeder Einflieger mit mehr als 60 PS Motorleistung wird als militärisch, somit als Kriegsgerät, angesehen.
  - Regel 2: Jedes Flugzeug, das ohne Führer (Regen kann, wird als militärisch, somit als Kriegsgerät, angesehen.
  - Regel 3: Jedes Flugzeug, das gepanzert oder irgendwie geschützt oder zur Aufnahme irgendeiner Bewohnung (Geschütz, Torpedo oder Bomben) eingerichtet ist, wird als militärisch angesehen.
  - Regel 4: Jede Abwehrvorrichtung, die gestattet, die Motorleistung zu erhöhen, oder jede Anordnung, die die Anpassung ziviler Flugzeuge an militärische Zwecke erleichtert, und jedes Flugzeug oder jeder Motor, die mit einer derartigen Vorrichtung oder Anordnung versehen sind, werden als militärisch, somit als Kriegsgerät, angesehen.
  - Regel 5: Die Höchstgrenzen für alle Flugzeuge schwerer als Luft, die diese Grenzen überschreiten, werden als militärisch, somit als Kriegsgerät, angesehen.
  - Regel 6: Gipfelhöhe voll beladen 4 Kilometer.
  - Regel 7: Geschwindigkeit voll beladen in 2 Kilometer Flughöhe 180 km/h (wenn die Motoren mit Vollgas laufen und somit die Höchstleistung abgeben).
  - Regel 8: Die mitnehmbare Höchstmenge an Öl und Brennstoff (beste Sorte Flugerbenzin) darf 0,8 m<sup>3</sup>/V kg/PS nicht überschreiten; dabei bedeutet V = die Geschwindigkeit des Flugzeugs voll beladen, und mit Vollgas in zwei Kilometer Höhe.
  - Regel 9: Jedes Flugzeug, das eine Ladung von mehr als 500 Kilogramm einschl. Führer, Motorwart und Instrumenten zu tragen vermag, wird, wenn die Grenzen der Regeln 4, 5 und 6 erreicht sind, als militärisch, somit als Kriegsgerät, angesehen.

**Luftschiffe,**  
deren Gasraum die folgenden Zahlen überschreitet, werden als militärisch, somit als Kriegsgerät, angesehen. 1. Starrluftschiffe 30 000 m<sup>3</sup>, 2. halbstarre Luftschiffe 25 000 m<sup>3</sup>, 3. unstarr Luftschiffe 20 000 m<sup>3</sup>.  
Regel 8: a) Aber die Fabriken, die Luftfahrgeräten irgendwelcher Art herstellen, sind Listen zu führen; die deutsche Regierung hat dem Garantienkomitee Nachweise der Einfuhr (einschl. der Durchgangseinfuhr) und der Ausfuhr für alle Flugzeuge und alles Luftfahrgerät mit allen Einzelheiten.

die das Komitee verlangt, zu beschaffen. b) Aber alle Flugzeugführer und Flugpiloten und alle Flugzeuge (einschl. der zur Ausfuhr gebauten), fertiggestellt oder im Bau, sind Listen zu führen. c) Alle Listen sind in der Form zu führen, die das Garantienkomitee verlangen kann; sie werden von der deutschen Regierung vierteljährlich dem Komitee übergeben. d) Um zu vermeiden, daß das Garantienkomitee ein neues Luftfahrzeug- oder Motormuster nach dem Bau zerstören muß, sind ihm die Unterlagen zur Festlegung der Merkmale dieses Gerätes vor Baubeginn einzureichen. Regel 9: Die Zahl der Flugzeuge und Motoren und die Menge des Luftfahrgerätes einerseits, die Zahl der Flugzeugführer und Flugpiloten andererseits darf den angemessenen Bedarf der Zivilluftfahrt in Deutschland, wie er vom Garantienkomitee festgesetzt wird, nicht übersteigen.

### Unhaltbarkeit der Regeln.

Dieses neue Verlangen der Entente bedeutet keine Verbesserung, wie anscheinend die Note glauben machen will, sondern eine erhebliche Verschlechterung für die deutsche Luftschiffahrt. Nach dem Berliner Vertrag und den Nachträgen dazu war es bis zum Jahre 1922 Deutschland überhaupt verboten, Flugzeuge zu bauen. Dann wurde von diesem Zeitpunkt ab ein beschränkter Bau erlaubt, unter Kontrolle der Interalliierten Vöschaffertkonferenz. Mit ihr wurde von deutscher Seite aus vereinbart, alles statistische Material und alle listenmäßigen Angaben der Vöschaffertkonferenz zur Prüfung einzureichen. Nach zwei Jahren konnten die Bestimmungen neu vereinbart werden. Die deutsche Regierung hat daraufhin im Frühjahr vorigen Jahres in einer Note an die Interalliierte Vöschaffertkonferenz ihre neuen Wünsche ausgesprochen. Diese Note blieb bis heute unbeantwortet und erst jetzt hat die Vöschaffertkonferenz geantwortet.

Die sog. Erschließungen, welche die letzte Note bringt, sind unerheblich und ganz unzureichend. Sie bestimmen, daß die Geschwindigkeit in 2000 Meter Höhe von 160 auf 180 Kilometer heraufgesetzt wird, und dann, daß ein Flugzeug nunmehr 900 statt 600 Kilogramm tragen darf. Alle übrigen „Reale“ sind nicht erleichternd, sondern erschwerend, zumal heute feststeht, daß Luftschiffe überhaupt militärisch nicht in Betracht kommen. Mit der Begrenzung von 60 Pferdekraften Motorleistung wären die deutschen Flugzeuge aus dem internationalen Wettbewerb ausgeschaltet, da alle Nationen stärkere Motoren für Flugzeuge bauen und anwenden. Starrluftschiffe, also Zeppeline, mit nur 30 000 Kubikmeter Inhalt sind derart überwindener Standpunkt, daß z. B. das von Amerika übernommene Luftschiff „L. 3“ bereits 70 000 Kubikmeter hatte und das geplante Nordpol-Luftschiff mindestens 100 000 Kubikmeter haben müßte. Die „Regeln“ beabsichtigen also nichts anderes, als die deutsche Luftschiffahrt zu droffeln und einer genaueren Spionage zugunsten der ausländischen Konkurrenz zu unterwerfen. Die militärischen Rücksichten sind nur vorgeschützt.

Die deutsche Reichsregierung hat bekanntlich den Vöschaffert für das Luftfahrwesen in den nächsten Tagen einberufen, um über die Note zu beraten. Dabei muß sich die gänzliche Unhaltbarkeit der verlangten Regeln herausstellen.

geriet und in Flammen ausging; wenige Sekunden hatten genügt, die wunderbare Arbeit vieler Jahre zu vernichten. Aber was ein Niedergang zu sein schien, wurde zu einem Aufstieg, zu einem „geistigen Aufstieg“ des Luftschiffes: das ganze Volk stand auf, um für den Grafen, der längst einer der populärsten Männer Deutschlands geworden war, zu sammeln — arm und reich, alt und jung, alles trug sein „Scherlein“ bei für den Bau eines neuen Luftschiffes, und mit Riesenschritten ging es nunmehr vorwärts. Der Krieg konnte unterbrechen und zerstören, aber daß das Echo der Nachwelt unverloren bleibt, daß über Reid und Mühlstein hinweg Großes sich trotz alledem durchsetzt, das hat Dr. C. E. D. n. e. r. s. Überquerung des Ozeans bewiesen, das beweisen die neuen großartigen Zeppelinpläne, die zum Pol streben. Graf Zeppelin hat prophetischen Geistes das alles schon vorausgesehen, vorausgesagt, als er in jener Denkschrift an den württembergischen König darlegte, daß „in der Zukunft das Luftschiff für die Erforschung der Erde (Nordpol, Innerafrika) von Bedeutung werden“ könne. Er selbst hat das nicht mehr erlebt, aber er lebt für ewige Zeiten weiter in seinem erhabenen Werke!

### Unnötige Preisverteuerung.

Von einem volkswirtschaftlichen Mitarbeiter wird geschrieben:  
Vor kurzem ist im Preussischen Landtag ein sehr vernünftiger Antrag angenommen worden. Der Bauhaus-

ausgang erregt dann nämlich die Regierung, zur Aufklärung der Verbraucherkreise eine durchreisende Kontrolle und Veröffentlichung der Spanne zwischen den Erzeuger- und Verbraucherpreisen auszuführen.

Die Ausführung dieses Wunsches wird von Tag zu Tag dringlicher, denn das Anziehen der Lebensmittelpreise hat mit Recht erhebliche Empörung in den Verbraucherkreisen hervorgerufen. Es gibt keinerlei triftigen Grund dafür; denn die Erzeugerpreise sind nicht gestiegen und der Handel kann sich doch nicht auf den bevorstehenden Schutz auf landwirtschaftliche Produkte berufen. Praktisch kommt es aber darauf hinaus; unwillkürlich muß man daran denken, wie im September vorigen Jahres auf die Kunde von der demnächstigen Einführung eines Agrarschutzzölles die damals weit unter Weltmarktpreis stehenden deutschen Getreidepreise an jenen heranrückten.

Selbstverständlich wird man zugeben müssen, daß die Preise als solche nicht mehr auf den Friedenspreis heruntergehen können; weit größer sind die Lasten an Steuern und Frachten, die jetzt auf der Produktion liegen. Aber was die Preisspanne zwischen Erzeuger und Verbraucher so dehnt, das ist, daß der Weg von jenem zu diesem viel weiter geworden ist, daß viel zu viel Leute „ihre Hände drin haben“. Und diese Hände sind häufig nicht ganz sauber. Zwischen die ehrlichen alten Vermittler der Ware mit der Parole „Großer Umsatz — Kleiner Nutzen“ haben sich Elemente gedrängt, die vor allem verdienen wollen, an die volkswirtschaftliche Aufgabe des realen Handels



Der verstorbene Graf Zeppelin.

Graben einsteigte und ihn der Förderung durch die Öffentlichkeit empfahl. Es kam dann auch ein für die damalige Zeit recht ansehnliches Stämmchen Geld zusammen, und da der Graf einen großen Teil seines eigenen Vermögens hinzusetzte, konnte mit dem Bau des Luftschiffes begonnen werden, jenes Luftschiffes eben, das am 2. Juli 1900 eine neue Epoche des Weltverkehrs eröffnete.  
Man weiß, was folgte, man weiß, wie sich die weitere Entwicklung des Zeppelin-Luftschiffbaus gestaltete. Neue Luftschiffe wurden gebaut, die Flüge wurden immer sicherer, dauerten immer länger, und als der alte Graf im Juli 1908, wenige Tage vor seinem 70. Geburtstag, vom Bodensee bis zum Bannwaldstätter See und zurück einen Zwölfstundensflug unternahm, war das Jubel und die Zukunft des Luftschiffbaus schien, zumal auch das Reich jetzt energisch dafür eintrat, gesichert zu sein. Da kam plötzlich und unerwartet der furchtbare Rückschlag, an jenem „Schwarzen Tag“ von Chierbingen, als der Zeppelin, der die vom Reich geforderte 24-Stunden-Fahrt angetreten hatte, in eine Gewitterbö-