

Erscheint täglich außer Sonntagen
Zugleich Abendausgabe des „Vorwärts“. Bezugspreis
beide Ausgaben 85 Pf. pro Woche, 3,60 M. pro Monat.
Redaktion und Expedition: Berlin SW 68, Lindenstr. 3

Spätausgabe des „Vorwärts“

Anzeigenpreis: Die einseitige Nonpareilzeile
80 Pf., Reklamezeile 6 M. Ermäßigungen nach Tarif.
Postcheckkonto: Vorwärts-Verlag G. m. b. H.,
Berlin Nr. 37336. Fernsprecher: Dönhofs 292 bis 297

Donezprozesse ohne Ende.

Korruption in der Sowjetukraine. — „Planetarischer“ Wohnungsbau.

Das „russische Chicago“.

Charkow, im Juli 1928.

Noch war der Vorhang über das große Gerichtsschauspiel in Moskau nicht gefallen, noch warteten 53 Angeklagte auf den Spruch ihrer Richter, als in Charkow, im früheren Palais des zarischen Generalgouverneurs, ein neuer Donezprozeß vor dem Obersten Gericht der Ukraine seinen Anfang nahm. Wieder daselbe Bild: endlose Bankreihen, auf denen die Angeklagten — Ingenieure, Techniker, Angestellte — sitzen, überall schwerbewaffnete Wächterposten, großer Andrang von Schaulustigen. Die 56 Angeklagten, drei mehr als im „großen“ Donezprozeß in Moskau, sind aber, selbst nach Auffassung der Staatsanwaltschaft, keine „Verschwörer“. Es handelt sich in diesem Prozeß nicht um eine „geheime, gegenrevolutionäre Organisation“, nicht um geheimnisvolle Verbindungen mit „ausländischen Kapitalisten und Generalstäblern“. Dieser Prozeß ist völlig ohne politischen Hintergrund und doch, vielleicht aber gerade deswegen, noch weitaus charakteristischer für das Rußland von heute als der von Moskau. Der neue Donezprozeß, dessen äußere Ausmachung zeigt, daß das Oberste Gericht der Ukraine hinter dem großen Moskauer Vorbild nicht zurückstehen möchte, ist ganz einfach ein Korruptionsprozeß. Allerdings keine gewöhnliche Angelegenheit, bei der es sich „nur“ um mehr oder minder große Unterschlagungen handelt, sondern, wie alles in diesem Lande der großzügigen Pläne,

Korruption im „planetarischen Maßstab“.

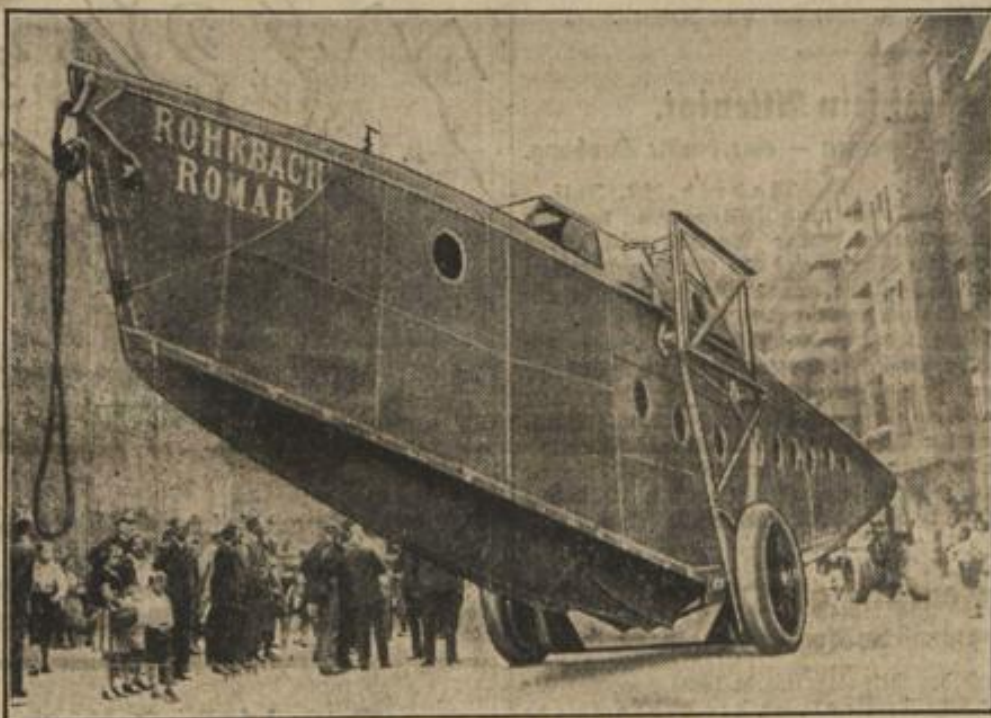
In Charkow, der Hauptstadt des zweitgrößten Bundesstaates der Sowjetunion, der Ukraine, dem „russischen Chicago“, wie diese Stadt schon vor dem Kriege in Rußland gern genannt wurde, erhebt sich in einer der Hauptstraßen ein stolzer mehrstöckiger Bau. In den Käuern, die früher einer der vielen Kohlenmagnaten der vorrevolutionären Zeit sein eigen nannte, befindet sich heute eine Sowjetinstitution mit sehr viel Angestellten, Schreibmaschinen und Konferenzimmern: das Baubureau des großen Kohlenruffs des Donezbeckens „Donugolj“, der an die Stelle der früheren Zechenmagnaten getreten ist. Diesem Baubureau liegt eine große und verantwortungsvolle Aufgabe ob — der Bau von Arbeiterwohnungen für die vielen Tausende von Bergarbeitern, die in den Gruben des Beckens beschäftigt sind. Es ist kein Geheimnis, daß von diesen vielen Tausenden nur ein geringer Prozentsatz „mit Wohnfläche versorgt ist“, wie es in der russischen Amtssprache heißt. Die übergroße Mehrheit kampiert vielfach unter freiem Himmel, bestenfalls aber in schleunig zusammengeschimmerten Sommerbaracken. Das Baubureau baute ein Jahr, zwei Jahre, fünf Jahre lang. Die Arbeiter kampierten aber noch immer unter Sonne und Regen, während in Moskau in den Zentralbehörden fleißige Köpfe eingehende statistische Berechnungen über die Behebung der Wohnungsnot anstellten und nicht minder fleißige Hände

schöne Diagramme zeichneten, aus denen die Bergleute ersehen konnten, daß sie eigentlich schon so gut wie alle Neubauwohnungen besaßen.

So war die Arbeit Jahr für Jahr eingeteilt: in Moskau wurden Diagramme gezeichnet, in Charkow wurde „gebaut“ und im Donezbecken . . . kampierten Tausende und aber Tausende von Bergleuten unter dem schönen ukrainischen Sternenhimmel. Jede Behörde arbeitet im Sowjetstaat bekanntlich nach einem „Plan“, jeder Plan wird nach einem besonderen Prinzip aufgestellt. Nun, das „Prinzip“, von dem sich das Baubureau des „Donugolj“ leiten ließ, war sehr einfach: Arbeiterwohnungen so schnell und so „billig“ als möglich zu bauen, ohne Rücksicht auf ihre Bewohnbarkeit. Welche Rolle spielte es denn dabei, wenn diese „Arbeiterwohnungen“ bereits am zweiten Tage nach ihrer Fertigstellung reparaturbedürftig waren? Die Arbeiter waren allerdings anderer Meinung und zogen es fast immer vor, das Himmelzelt über sich zu haben als die problematische Decke eines „Reubaus“. Herrschten auf dem Gebiete des Wohnung-

(Fortsetzung auf der 2. Seite.)

Erste Fahrt des Riesen-Flugbootes „Romar“.



Der riesige Rumpf wird durch die Straßen Berlins transportiert.

Malmgreen, Amundsen oder Sora?

Die Gruppe Viglieri so gut wie aufgegeben.

Gestern hat der Eisbrecher „Kraffin“ seine Fahrt zu der Gruppe ausgenommen, die der russische Flieger Ischuchnowski im Polaris entdeckt hat. Er will unter allen Umständen versuchen, diese Gruppe zu retten.

Bis zur Stunde weiß man noch nicht, um wen es sich bei den gefischten drei Berschollenen handelt. Es kann Malmgreen sein, der mit zwei Kameraden Mobile nach dem Eintritt der Katastrophe vom 25. Mai verließ; es kann sich um Sora und seine zwei Begleiter handeln, die mit einem Flugzeug an die Schiffbrüchigen heranzukommen versuchten, es kann endlich Amundsen mit seinen beiden Gefährten Diederichsen und Guilbaut sein. Die Versuche Ischuchnowskis, in der Nähe der von ihm entdeckten Gruppe zu landen, sind leider gescheitert.

Heute heißester Tag.

Mittags 1 Uhr: 32 Grad im Schatten.

Fünfsmal hat der Flieger die Gruppe umkreist, dann ist er nach seinem Ritterschiff zurückgefliegen, um Meldung zu erstatten. Der Kapitän Samuelowitsch hat sofort Befehl gegeben, mit Bolldampf die Fahrt in Richtung auf die Position aufzunehmen, die von dem Flieger angegeben ist. Noch heute hofft der Kapitän die drei Verlassenen zu erreichen, vorausgesetzt, daß die Eismassen nicht undurchdringlich sind.

Der Umstand, daß der „Kraffin“, seine ganze Kraft für die Rettung dieser Gruppe aufwendet, macht die Lage der Viglieri-Gruppe indessen noch hoffnungsloser. Man kann kaum mehr daran zweifeln, daß die von ihrem General verlassene Mannschaft verloren ist und ein Opfer der Leichtfertigkeit Nobiles wird. Der „Kraffin“ verfügt nicht über genügend Kohlen, um beide Gruppen retten zu können. Er müßte, ehe er zu dem vor dem Untergang stehenden Viglieri und seinen Kameraden vorstoßen könnte, einen Hafen anlaufen, um Kohlen zu fassen. Dann aber dürfte es zu spät sein.

Im Zusammenhang mit der Entdeckung der drei Berschollenen durch Ischuchnowski hat der schwedische Kriegsminister durch Funkpruch angeordnet, den Rücktransport des großen Wasserflugzeuges „Lyppland“ aus Spitzbergen einzuwickeln aufzuschicken. Die deutsche Klemm-Deimler-Maschine ist in Spitzbergen eingetroffen. Sie soll sofort startbereit gemacht werden, um zur Viglieri-Gruppe zu fliegen. Man fürchtet allerdings, daß es auch für dieses leichte Flugzeug fast unmöglich sein wird, auf dem brüchigen, mit losem Schnee bedeckten Eise zu landen.

Die Erbitterung über den Leichtsinns und das unglaubliche Verhalten des Generals Nobile ist namentlich in skandinavischen Ländern im ständigen Wachsen. Der Tod Ceccionis, der zwar von der faschistischen Gesandtschaft in Oslo dementiert wird, an dem aber niemand zweifelt, hat den Zorn über den Mann noch gesteigert, der vor seiner technisch schlechtergerüsteten Fahrt mit heldenmütigen Worten nicht sparte, dann aber, als die von Kennern und Warnern vorausgesehene Katastrophe eintrat, sich als Erster in Sicherheit bringen ließ.

Nach den letzten Meldungen war Ischuchnowski mit seinem dreimotorigen Junkers-Flugzeug in Begleitung eines zweiten Piloten, eines Junkers, eines Mechanikers und eines Kinoplatenars bis zur Insel Groß vorgedrungen, auf dem Rückflug aber von dichten Nebeln überrascht worden, die ihn verhinderten, den „Kraffin“ wieder aufzufinden. Sie landeten an der Küste des Nordostlandes auf dem Eise, wobei die Schneefuß des Apparates gegen einen Eisblock stießen und so stark beschädigt wurden, daß vorläufig nicht mehr an einen Start zu denken ist. Die Flieger blieben aber unverfehrt und ließen das Flugzeug auf dem Eise zurück. Sie erreichten das Festland.

Wenn es sich bei den entdeckten Schiffbrüchigen um die Malmgreen-Gruppe handelt, so ist zur Rettung der Unglücklichen höchste Eile not. Sie müssen ungeheure Entbehrungen ausgestanden haben, da sie ungenügend ausgerüstet sind und nicht einmal geeignete Schuhe und Feuerwaffen besaßen. Seit 41 Tagen sind sie auf dem Eise unterwegs und hatten nur 40 Kilogramm Lebensmittelkonserven bei sich.

