

Wöchentlich 40 Bl., monatlich 1.20 M.  
Im voraus zahlbar. Postbezug 4.32 M.  
Einschließlich 60 Pfg. Poststeuer und  
72 Pfg. Postbefreiungsbühren Zustands-  
abonnenten 6.— M. pro Monat.

Der „Vorwärts“ erscheint wochent-  
lich zweimal, Sonntags und Montags  
einmal, die Abendausgaben für Berlin  
und im Handel mit dem Titel „Der  
Abend“ und „Abendblätter“. Ferner  
„Unterhaltung und Wissen“, „Frauen-  
stimme“, „Lesezeit“, „Bild in die  
Welterhellung“ und „Jugend-Vorwärts“

# Vorwärts

## Berliner Volksblatt

### Zentralorgan der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands

Die einseitige Konparierung  
40 Pfennig. Reklameteile 1.— Reich-  
mark. „Kleine Anzeigen“ das jeweils  
belegte Wort 25 Pfennig (außer zwei  
belegte Wörter), jedes weitere Wort  
12 Pfennig. Stellenangebote das erste  
Wort 15 Pfennig, jedes weitere Wort  
10 Pfennig. Worte über 15 Buchstaben  
zählen für zwei Worte. Arbeitsmarkt  
Seite 60 Pfennig. Familienanzeigen je je  
40 Pfennig. Anzeigenannahme insbeson-  
dere in den Rubriken 2. wochenttäglich  
von 8<sup>1/2</sup> bis 17 Uhr.

Redaktion und Verlag: Berlin SW 68, Lindenstraße 3  
Betreiber: Pöhlhoff 292-297. Telegramm-Adr.: Sozialdemokrat Berlin

Vorwärts-Verlag G. m. b. H.

Postkassenkonto: Berlin 37 558. — Bankkonto: Bank der Arbeiter, Angestellten  
und Beamten Poststr. 65. Diskontogesellschaft, Depositenkasse Lindenstr. 1

# Edener über die Sturmfahrt. Ueberquerung des Ozeans einstweilen ausgeschlossen.

Dr. Edener, der am Sonntag nach Friedrichshafen zurück-  
gekehrt ist, äußerte sich vor Pressevertretern ausführlich über die  
letzte Fahrt des Luftschiffes.

Dr. Edener erklärte zunächst, daß er nach Friedrichshafen zu-  
rückgekehrt sei, um mit Dr. Raybach Rücksprache zu nehmen und  
zu beschließen, was geschehen solle. Ein klares Bild könne  
man sich im Augenblick nicht machen, da zunächst einmal die Frage  
geklärt werden müsse, worauf die Motorpannen zurück-  
zuführen seien. Dazu sei die genaueste Untersuchung der ge-  
brochenen Teile notwendig. Er halte es jedoch schon jetzt nach Lage  
der Dinge für ausgeschlossen, daß Sabotage vor-  
liege, wie in einigen Zeitungen vermutet wird. Denn es sei  
unmöglich gewesen, daß jemand an die Kurbelwellen der Motoren  
herankommen könne. Auch jene Veränderungen, die anlässlich  
der Mittelmeerfahrt an den Motoren getroffen worden seien, hätten  
nichts mit den jetzt in Erscheinung getretenen Störungen zu tun.  
Ermüdung der Motoren halte er in Anbetracht der Güte des Mate-  
rials für ausgeschlossen, da die Motoren durchschnittlich 2000 Be-  
triebsstunden arbeiten könnten, sie aber in Wirklichkeit erst 600 ge-  
arbeitet hätten. Es handele sich vielmehr um ein ganz neues  
Moment, das nach der eingehenden Prüfung bedürfe.

Auf alle Fälle aber könne an eine Ueberquerung des Ozeans  
nicht gedacht werden, bis die Ursache der Schäden einwandfrei  
feststehe.

Man habe es hier ausschließlich mit einer Motorenfrage zu tun, die  
in keinem Zusammenhang mit dem Luftschiff selbst stehe. Im  
Gegenteil sei es bemerkenswert, daß trotz der unerhörten Panne das  
Schiff glatt zur Landung gebracht worden sei. Er sei überzeugt,  
daß eine Panne auf hoher See einfacher und leichter für das Luft-  
schiff gewesen wäre, als gerade in dem Mistral des Rhonetales, das  
außerdem noch zu beiden Seiten von Gebirgen eingeschlossen werde.

Zum Fahrtverlauf selbst erklärte Dr. Edener, daß er  
den Weg über Gibraltar genommen habe, weil hier nach den Wetter-  
nachrichten mit einem schnellen Vorwärtkommen gerechnet werden  
konnte. Die Strecke von Basel bis zur französischen Küste habe  
er in vier Stunden zurückgelegt und mit gleich gutem Wind 4 1/2 Stun-  
den später Barcelona erreicht. Er habe die Gesamtstrecke  
bis Gibraltar auf etwa 15 Stunden geschätzt, während  
die Fahrt über den Golf von Biscaya ungleich länger gedauert hätte,  
da hier mit ungünstigen Winden gerechnet werden mußte. Schon  
kurz hinter Barcelona hätte

#### ein Steuerbordmotor abgestellt

werden müssen, da eine Kurbelwelle gebrochen war. Nach eingehender  
Beratung mit Graf Soden, der ein ausgezeichneter Techniker  
sei, sowie mit den Luftschiffführern Lehmann und Flemming sei man  
zu der Ueberzeugung gekommen, daß der Bruch der Kurbel-  
welle keinerlei Schlüsse auf die übrigen Motoren zulasse, um so  
weniger, als alle Motoren auf der letzten Amerikafahrt ganz vor-  
züglich und ohne jedwede Unterbrechung gearbeitet hätten. Er habe  
sich daher zur Weiterfahrt entschlossen. Ein Entschluß,  
den er um so eher hätte fassen können, als unter mindestens gleich  
günstigen Bedingungen eine Rückkehr von den Azoren aus hätte  
stattfinden können, falls noch weitere Pannen eingetreten wären.

In diesem Falle hätten die ozeanischen Westwinde ausgenützt  
werden können, während bei sofortiger Umkehr der Mistral  
Schwierigkeiten bereiten konnte. Kurz hinter den Balearen-Inseln  
und Kap Ras sei dann ein

zweiter Steuerbordmotor infolge Bruches eines Schwung-  
gewichtes der Kurbelwelle ausgefallen.

Der Bruch der Kurbelwelle habe die Zertrümmerung des  
Kurbelgehäuses zur Folge gehabt und eine Reparatur un-  
möglich gemacht. Jetzt habe er sofort kehrgemacht und sei  
in schneller Fahrt gegen 11 Uhr abends schon wieder über Barce-  
lona gewesen. Von hier ab aber sei das Vorwärtkommen immer  
langsamer geworden. Der starke Mistral in der Bucht von Lyon  
habe das Schiff, dessen Geschwindigkeit mit den drei Motoren noch  
etwa 95 Kilometer betrug, einfach nicht mehr vom Fleck kommen  
lassen. Die Böen hätten etwa 90. bis 95-Stunden-Kilometer be-  
tragen und die Kraft der Motoren gerade dazu ausgereicht, diese  
Windgeschwindigkeit „auszulämpfen“. Er habe es in allen Höhen  
versucht, aber erst nachdem er auf etwa 100 Meter herabgegangen  
sei, hätte das Luftschiff wieder etwas Fahrt gemacht. Von Barce-  
lona bis an die Küste habe er volle 9 Stunden ge-  
braucht, während auf dem Hinflug die Strecke in 2 1/2 Stunden  
bewältigt wurde. Nach Ueberwindung der Küste sei er wiederum  
bis zur Brüllhöhe des Schiffes, also etwa 1500 Meter gestiegen,  
hätte aber die Feststellung machen müssen, daß der Mistral hier noch  
heftiger war. Gegen 11 Uhr vormittags wurde Nimes überflogen.  
Hier habe er, abgesehen die Motoren mit äußerster Kraft liefen, etwa  
eine halbe Stunde lange nicht vom Fleck kommen können, bis der

Wind nachgelassen habe. Etwa 30 Kilometer von Montelmar habe  
er dann die Rhone erreicht, und sei dann mit 30- bis 35-Stunden-  
Kilometern vorwärts gekommen, während in den verflohenen fünf  
bis sechs Stunden nur durchschnittlich 22-Stunden-Kilometer erreicht  
wurden. Gegen 3 Uhr nachmittags habe man sich Valence ge-  
nähert und gehofft, hier bessere Bedingungen vorzufinden.  
Während dieser ganzen Zeit sei das

#### Luftschiff langsam aber ruhig und stetig fortgekommen.

Von einem Stampfen und Schlingern könne keine Rede sein, die  
Passagiere hätten alle in bester Stimmung und mit gutem Appetit  
das Mittagessen eingenommen, an dem er selbst teilgenommen habe,  
um auf die zahlreichen Fragen antworten zu können. Kurz vor  
Valence sei er nach Nordosten abgelenkt, um den Weg über Genf  
und die Schweiz zu nehmen. Man habe schon geglaubt, das  
Schlimmste hinter sich zu haben, als kurz nach 3 Uhr östlich von  
Valence ein dritter Motor versagte. Die Eigengeschwin-  
digkeit des Luftschiffes sei nun beträchtlich herabgegangen, da sich  
mit dem Ausfall jedes weiteren Motors nicht allein die verfügbare  
Motorkraft, sondern auch der Wirkungsgrad der übrigen  
Propellerstärke abschwächte. Die Geschwindigkeit sei von 95 auf  
70 Kilometer zurückgegangen, gegen einen Wind von 35- bis  
60-Stunden-Kilometern, was bedeute, daß das Luftschiff nur 10 bis  
15 Kilometer vorwärts kam. Unter diesen Umständen und ange-  
sichts der Gefahr, daß noch ein weiterer Motor ausfallen könnte,  
habe er sich zu einer baldigen Landung entschlossen. Noch in Er-  
wägung darüber, wo diese Landung stattfinden sollte, sei ihm die  
Meldung überbracht worden, wonach auch der vierte Motor eine  
Panne aufwies.

Alle vier Motoren hätten dieselben Pannen gehabt, nämlich Bruch  
eines Schwunggewichtes an der Kurbelwelle.

Jetzt hätte es natürlich nur noch einen Ausweg gegeben, nämlich  
unverzüglich zur Landung zu schreiten. Er habe sich daher sofort  
mit Lyon in Verbindung gesetzt und Hilfe für eine Notlandung in  
Valence erbeten. Ueber den Flugplatz von Valence habe er jedoch so  
kräftige Winde angetroffen, daß an eine Landung nicht gedacht  
werden konnte. Er habe nunmehr das Luftschiff in ein Seitental  
des Gebirges gesteuert, in dem Glauben, hier günstigere Wind-

verhältnisse anzutreffen. Daraus ergäben sich wahrscheinlich auch  
die falschen Meldungen, wonach das Luftschiff hilflos ins  
Gebirge getrieben worden sei. Er sei mit voller Absicht  
in das Gebirgsgebäude gegangen und habe dabei das Schiff mit  
einer laufenden Maschine so vollkommen in der Hand gehabt, daß  
er zwischen den recht hohen Bergen hindurch bis weit ins Drome-  
tal bis zum Städtchen Soissons gelangt sei. Wenn auch der Wind  
erheblich schwächer als außerhalb des Gebirges gewesen sei, so  
hätten Fallböen und aufsteigende Windstöße, wie überhaupt die  
Turbulenz der Atmosphäre eine einigermaßen glatte Landung von  
vornherein unmöglich gemacht.

Der Versuch, nach Montelmar zurückzukehren, sei  
mißlungen, weil der letzte Motor möglichst schonend behandelt  
werden mußte, d. h. die Tourenzahl erheblich herabgesetzt wurde.  
Er habe also den einzig möglichen Ausweg benutzen müssen, etwa  
200 Kilometer bis zur Riviera zu fliegen, was denn auch mit einer  
Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometern mit gutem Schiebe-  
wind gelungen sei.

In den Landeplatz Cuers habe er zunächst nicht gedacht,  
da dieser ja in dem

#### verbotenen Sperrgebiet von Toulon

liege. Er habe vielmehr geglaubt, in den Vorbergen der Riviera  
Windstille und Täler für eine Landung vorzufinden. Erst später  
habe er an die Möglichkeit einer Landung in Cuers gedacht und sei  
gerade im Begriff gewesen, eine Anfrage an das französische Luft-  
fahrtministerium wegen einer Landung zu richten, als dieses von  
sich aus eine Landung in Orly bei Paris oder aber  
in Cuers anbot.

Von jetzt ab sei er ständig mit Toulon und Cuers in Funkver-  
bindung gewesen und habe den Flugplatz gegen acht Uhr nach-  
ruhiger und verhältnismäßig schneller Fahrt erreicht. Obgleich von  
Toulon aus Anweisung ergangen war, nicht vor 1/2 9 Uhr zu landen,  
da die unterwegs befindlichen Landetruppen nicht früher zur Stelle  
sein konnten, habe man sich der Laune des einzigen Motors nicht  
länger aussetzen wollen und sei unverzüglich zur Landung geschritten.  
Nur etwa 30 bis 40 Leute der Flakmannschaft von Cuers hätten auf  
dem Landungsplatz gestanden und in diesen hinein habe er bei  
völliger Windstille das Luftschiff fallen lassen und noch genug Brems-

# Rykov kaltgestellt.

## Ein neues Opfer der Parteiquislinone Stalins.

Wie aus Moskau gemeldet wird, hat das Polit-  
bureau der Kommunistischen Partei beschlossen, den  
Vorsitzenden des Rates der Volkskommissare der sowjet-  
russischen Republik, Alexander Rykow, von seiner  
Stellung zu entheben.

Zum Nachfolger Rykows ist Stryzoff ernannt  
worden. Stryzoff ist ein Anhänger der Stalin-Poli-  
tik und spielte im Bürgerkrieg bei der Bekämpfung der  
weißrussischen Bewegung eine große Rolle. Er ist ein  
Angehöriger des linken Flügels der Komintern. Besonders  
herbortan hat er sich beim Wiederaufbau der russi-  
schen Wirtschaft. Er soll schon im Laufe dieser Woche  
sein Amt antreten.

Rykov war der anerkannte Führer des rechten  
Flügels der bolschewistischen Partei. Als solcher hatte er die  
Kaltstellung Trozki und seiner Anhänger am energischsten  
betrieben und mit Hilfe Stalins durchgesetzt. Er war der  
Wortführer jener Richtung, die durch Entgegenkommen an  
die mittleren und reichen Bauern deren Mitarbeit am Auf-  
bau des Sowjetstaates erreichen wollten. Diese Kulaken-  
politik, gegen die sich der erbitterte Widerstand der  
Trozkiisten richtete, war zwei Jahre lang Triumph in der  
Sowjetunion.

Inzwischen hat sich aber Stalin wieder von diesem  
Kurs losgesagt. Nach der Vernichtung der Trozkiisten hat er  
selber den Trozki-Kurs, wenigstens in dieser Kardinalfrage  
der Sowjetpolitik, eingeschlagen: Kampf dem Kulakentum,  
verstärkte Industrialisierung um jeden Preis. Mit Aus-  
nahme des alten K a l i n i n s, der sich rechtzeitig der neuen  
Stalin-Parole anpaßte und der zu populär ist, als daß man  
sich ohne weiteres an ihn herantrauen würde, sind nach und  
nach alle prominenten Anhänger des rechten Flügels, soweit  
sie Widerstand leisteten, kaltgestellt worden. B u c h a r i n

als Vorsitzender des Präsidiums der Kommunistischen Inter-  
nationale und als Chefredakteur der „Pravda“, Tomski  
als Vorsitzender des Allrussischen Gewerkschaftsbundes,  
Scheinmann als Leiter der russischen Staatsbank, und  
nun auch Rykov als Leiter des Rates der Volks-  
kommissare.

Ueber die politischen Leichen seiner Partei-  
„Freunde“ von links und rechts schreitet triumphierend  
Stalin, der Generalsekretär der bolschewistischen Partei,  
hinweg — aber nicht geradeaus. Denn das ist das Charak-  
teristische und Beschämende an dieser innerparteilichen He-  
nkerarbeit Stalins: unter dem Vorwand politischer „Ab-  
weichungen“ werden persönliche Rivalitäten ausgefochten, die  
mit der Kaltstellung des unbequemen Konkurrenten enden.  
Der Kurs ist aber ein Zickzackurs schlimmster Art. Man  
verbannt Trozki nach Sibirien im Namen der notwendigen  
Kulakenpolitik, aber zwei Jahre später stiehlt man die Ar-  
gumente des erledigten Trozki und rückt von der Kulakenpolitik  
ab. Heute muß nun Rykov daran glauben, der einst gegen  
Trozki nicht genug scharfmachen konnte. Aber wenn der neue  
Kurs der Industrialisierung Schiffbruch erlitten haben wird,  
dann wird derselbe Stalin die Argumente Rykows stehlen  
und wieder Kulakenpolitik treiben.

Das kann sich Stalin um so gefahrloser leisten, als in  
elf Jahren bolschewistischer Herrschaft das Gros der Partei-  
mitglieder zu charakterlosen Lafaien erzogen worden ist. Jeder  
zittert um sein Pöstchen und ist bereit, den besten Freund  
über Nacht zu verraten, wenn es der große Stalin so befiehlt.  
Und vom Ausland ist erst recht keine Kritik und keine Re-  
bellion zu befürchten. In der Kommunistischen Internationale  
kennt man nur eine Parole, die unter jedem Mosklauer  
Kurs hundertprozentige Geltung hat. Und diese Parole,  
deren idealer Verkünder in Deutschland der begabte Teddy  
Thälmann ist, heißt: Aufsch!





