

Vorwärts

Berliner Volksblatt

Zentralorgan der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands

Polnische Parlamentsprobe.

Sejm und Senat verlangen die Einberufung.

Zu dem im Kern absolutistischen Regierungssystem der verstorbenen Monarchien gehörte es, daß der eine Faktor der Gesetzgebung, nämlich die Krone, sich ziemlich willkürlich von dem anderen, angeblich gleichberechtigten, nämlich der Volksvertretung, befreien und ihn ausschalten konnte: durch das Recht der Einberufung, Vertagung, Schließung und Auflösung des Parlaments. In der Demokratie kann selbstverständlich nur das Parlament selbst dieses Recht haben, da es doch das Volk vertritt, von dem alle Gewalt ausgeht.

Die polnische Verfassung, im ganzen recht demokratisch, überträgt dieses Recht dem vom Parlament gewählten Präsidenten der Republik. Solange die Verfassung beachtet und befolgt wurde, also bis zu dem Militärputsch Pilsudski im Mai 1926, schien dieses Recht nicht gefährlich, denn der Staatspräsident wurde von der parlamentarischen Regierung beraten, ohne deren Gegenzeichnung er Staatsakte nicht setzen kann. Aber seither ist Pilsudski Regierungschef und tatsächlicher Machthaber — und er pfeift auf das Parlament und regiert durch Dekrete. Wenn das Parlament solche Dekrete aushebt, wie das einstimmig mit dem Presseklub vereinbart wurde, so schiebt Pilsudski das Parlament nach Hause und erläßt das Dekret von neuem.

Jetzt hat die große Mehrheit des Parlaments — weit mehr Unterschriften sind vorhanden, als nach der Verfassung nötig wären — durch den Sejmarschall Rataj die Wiedereinberufung des Parlaments schriftlich vom Staatspräsidenten Mosciski gefordert. Die Beantwortung dieses Schreibens wird Klarheit schaffen,

ob man offen verfassungswidrig regieren will, was ja von einer Putschregierung allerdings nur logisch wäre oder ob man so weit nicht gehen will. Mehr Klarheit wird vorläufig nicht zu erlangen sein, denn wenn Pilsudski eine Parlamentstagung erlaubt, so ist damit noch nicht gesagt, daß er Verfassung und Parlament nun auch respektieren wird.

Hierzu wird uns aus Warschau noch gemeldet: Der Staatspräsident ist laut Verfassung verpflichtet, diesem Einberufungsverlangen innerhalb von 14 Tagen Folge zu leisten. Im Vordergrund der Tätigkeit des Parlaments soll die Verteilung des Selbstausführungsrechtes an Sejm und Senat stehen. Diese Frage bildete den Anlaß zur Schließung der Session durch die Regierung. Auch der Pressezwang soll behandelt werden.

Austausch polnischer Gefangener.

Zwischen Polen und Rußland.

Warschau, 30. August. (OE.)

In aller nächster Zeit wird die Sowjetregierung 30 Polen, die wegen verschiedener politischer Ursachen sich in Gefangenschaft befinden, an die polnische Regierung ausliefern. Polen wird dafür 9 gefangenen Kommunisten die Auereise nach Sowjetrußland gestatten. Ferner sollen in den nächsten Tagen durch Vermittlung des Roten Kreuzes zwischen Polen und Litauen politische Gefangene ausgetauscht werden.

Luftstümperei.

Die Nutzlosigkeit der Flugmaschine und ihre Gefahren in der Gegenwart. — Ein Organisationsproblem.

Von H. G. Wells.

Copyright by H. G. Wells. — Übersetzungsrechte vorbehalten.

In dieser Welt gewaltiger und oft regelwideriger Umwälzungen im Bereiche westlicher Kultur, die ihren Lauf allmählich um die ganze Erde nimmt, leben die Menschen länger, gesünder und besser als einst. In mancher Hinsicht allerdings scheinen sie weniger gut zu leben als sie sollten. Eine der auffallendsten Erscheinungen beim Anblick unseres gegenwärtigen Lebens ist die beträchtliche Zunahme der Erfindungen zur Bereicherung unseres Lebens; Erfindungen, die entweder überhaupt keine Verwendung finden oder doch nur in sehr beschränkter Weise der Allgemeinheit zugute kommen.

Doch diese Dinge warten der Erweckung. Geht es mit ihnen doch wie mit dem Uebermaß von Geburtstagsgeschenken eines verwöhnten Kindes, das einige nur halb auspackt oder kaum ansieht, um sie vielleicht später einmal in die Hand zu nehmen — andere sind gar schon zerbrochen. So haben Wissenschaft und Erfindergeist dem gewöhnlichen Sterblichen, diesem verwöhnten Kinde, Dinge in den Schoß geschüttet, deren richtige Verwendung er noch würdigen und erlernen soll.

Eines der am wenigsten gewürdigten Geschenke ist das Fliegen. Zumindest während der letzten zehn Jahre verstand es die Menschheit, und mit geringeren Kosten als die einer Eisenbahnfahrt oder Schiffsreise erster Klasse konnte man sich erheben und angenehm in eine Fahrt durch die Lüfte unseres hinreichend schönen und abwechslungsreichen Planeten unternehmen. Wenn ich sage, daß es die Menschheit verstand, so meine ich nicht den Leser oder mich selbst. Ich meine damit, wenn die Menschheit fähig gewesen wäre, sich dieser Sache wirklich anzunehmen, so müßte jeder von uns von diesem Transportmittel Gebrauch machen können, wäre er willens, den Fahrpreis zu zahlen; einen Preis allerdings, der so niedrig gehalten sein müßte, daß selbst ein einigermaßen gut bezahlter Arbeiter die Kosten hierfür erschwingen könnte. Wenn ich sage sicher, so will ich damit sagen, sicherer als eine gewöhnliche Fahrt auf der Eisenbahn oder mit dem Schiff. Bei schnell schwebt mir eine Geschwindigkeit von ungefähr 100 englischen Meilen (160 Kilometer) in der Stunde vor; und mit hinreichend schön möchte ich die herrliche, einzigartige Luft beschreiben haben, durch die man gleitet. Ich weiß schon, worüber ich schreibe, denn ich habe schon des öfteren Luftreifen unternehmen. Ich kenne das unendliche Glück und die Wunder des Fliegens. Ich weiß aber auch andererseits nur zu gut, daß die Seltenheit der Benutzung des Luftweges in der Gegenwart, die Gefahren und der geringe Anreiz zur Luftreise nicht etwa die Schuld der Flugmaschine und des Luftschiffes sind; denn sowohl die Naturwissenschaft als auch die technischen Erfindungen haben dies neue Verkehrsmittel in hervorragender Weise begünstigt. Die Schuld, ja fast die Alleinschuld an all dem ist in den finanziellen, administrativen und politischen Schwierigkeiten des Luftfahrtwesens zu suchen.

Keine Schuld der Flugmaschine.

Die geschäftliche wie auch die verwaltungstechnische Seite des Flugwesens darf mit der rein technischen nicht in einem Atemzuge genannt werden. Geschäftlich und verwaltungstechnisch ist man so entsetzlich weit im Rückstand, daß ich beginne zu zweifeln, ob es möglich sein wird, bevor ich meine Augen für immer schließe, meinen Wunsch erfüllt zu sehen, wenigstens noch einmal eine mit allen Annehmlichkeiten verbundene Luftreise um die Erde unternehmen zu können. Mich übermannen ein brennendes Heimweh nach den farbenprächtigen Schluchten im Süden Algiers, nach dem Anblick der riesigen chinesischen Mauer, nach den sengenden Dschungeln Indiens und den herrlichen Palästen Ambars. Das eine aber ist gewiß. Hätte ich die Rechte, die mir als Kulturmenschen zustehen müßten, dann müßte ich in wenigen Tagen über all das Schöne und Herrliche fliegen können. So aber wird es meinen Augen nie vergönnt sein, all das einzig Großartige aufzufangen.

Ich habe mich schon oft einem Flugzeug anvertraut. Aber jetzt habe ich es aufgegeben. Ich muß sagen, ich finde es doch zu unbequem, zu unregelmäßig und so katastrophal gefährlich. In den Tagen der ersten Flüge war es die Neuartigkeit der Erfahrung, die den Menschen bewog, auch einmal zu fliegen. Man kann es verstehen, wenn man der Sache wegen stog und die Gefahren mit in den Kauf nahm, die sich im Kampfe mit den Elementen naturgemäß von selbst ergaben. In jenen Tagen des Experimentierens hatte niemand ein Recht, sich über die Gefahren einer solchen Luftfahrt zu beschweren, ebensowenig wie es jene taten, die etwa auf eine Löwenjagd gingen. Es war durchaus richtig, daß man wartete, bis sich schönes Wetter einstellte und eine gute Maschine zur Verfügung stand. Aber wir müssen aufhören, Luftreisen lediglich als Sport zu betrachten — daß muß endgültig der Vergangenheit angehören. Es besteht doch sicher ein erheblicher Unterschied darin, ob ich in dem Berufswesen losfliege, unter Umständen das Opfer eines waghalsigen, wenn auch vielleicht hoffnungsvollen Experiments zu werden, oder ob ich auf einer Luftreise ertränkt, zerschmettert oder zu Tode geröstet werde, lediglich deswegen,

Brauns und der Bürgerblock.

Eine Erklärung des Arbeitsministers.

Wir gaben kürzlich eine Keuherung des Zentrumspublicisten Dr. Teipel wieder, in der von dem Verhalten des Reichsarbeitsministers Dr. Brauns bei dem Entstehen der Bürgerblockregierung die Rede war. Dr. Brauns veröffentlicht nun in der „Germania“ eine Zuschrift, in der er die Darstellung Teipels als eine „Verfälschung der öffentlichen Meinung“ bezeichnet und weiter erklärt:

„Ich habe — meines Wissens einig mit der ganzen Zentrumsfraktion — die damalige Regierungsbildung nicht gewünscht und habe daraus auch niemandem gegenüber einen Hehl gemacht. Die Lintspresse hat das zurzeit ausdrücklich festgesetzt. Von einem „verstohlenen Wink an Herrn Dr. Scholz“ ist mir nichts bekannt. Ich halte derartige für ausgeschlossen. Jedenfalls habe ich mit Herrn Dr. Scholz damals keinerlei Fühlung gehabt, weder unmittelbar noch mittelbar. Die mir von Herrn Teipel in den Mund gelegte Keuherung gegenüber dem Herrn Reichskanzler Marx ist ebenfalls objektiv unwahr.“

Dr. Brauns hält es dann für geraten, die Sozialdemokratie als den „Vater der Regierung der Rechten“ zu bezeichnen, weil sie die Minderheitsregierung Marx zum Sturz brachte. Das ist zwar eine sehr bequeme und naheliegende Ausrede. Aber selbst Herr Dr. Brauns wird kaum bestreiten können, daß im Zentrum Kräfte am Werke waren, die gemeinsam mit der Volkspartei die Deutschnationalen in die Regierung wünschten, selbst wenn Herr Brauns nach seiner Versicherung nicht von der Partie gewesen sein sollte. Und daß ihnen die Ausredemöglichkeit mit dem Sturz der Marx-Regierung sehr gelegen kam, erscheint auch ohne besondere Versuchung glaubhaft.

In unserem Leitartikel „Schrei nach dem Religionskrieg“ in unserer Abendausgabe vom 27. August wird der Breslauer Universitätsprofessor Ziesche als Zentrumsmann östlicher Neigung bezeichnet. Wir werden nun aus Zentrumskreisen darauf aufmerksam gemacht, daß dieser Pfarrer und Professor Dr. Ziesche nicht der Zentrumspartei angehört, sondern der deutschnationalen Partei und ihrem „Katholikenausschuß“, der von Martin Spahn geführt wird. Wir geben davon berichtend gern Kenntnis. Man kann das Zentrum beglückwünschen, daß Ziesche nicht zu ihm gehört.

Leipziger Messe.

Ein voller Erfolg. — Steigende Preise.

Leipzig, 30. August. (Eigenbericht.)

Während am Sonntag und Montag die Beurteilung der diesjährigen Herbstmesse immerhin nicht ganz einheitlich war, prägt sich jetzt der volle Erfolg der Messe aus. Sie reicht nicht, besonders soweit der Export in Frage kommt, an die Umsätze auf der Frühjahrsmesse 1927, dürfte aber weit besser sein als die letzten Herbstmessen, die allerdings nicht unter besonders günstigen Sternen standen. Die große Mehrzahl der Aussteller sind dieses Mal mit Leipzig zufrieden, während die Einkäufer allerdings sehr über anziehende Preise klagen.

Sind die in Leipzig aufgegebenen Orders auch nur sehr klein, so sind sie desto zahlreicher. Der gute Verlauf der Messe findet dann auch durchaus seine Stütze in den vielen Bestellungen zahlreicher Kleinhändler, die die Messe nach Leipzig geführt hat. Das Inlandsgeschäft ist durchaus ausschlaggebend. So welen fast alle Warenarten in diesen Branchen eine lebhaft Nachfrage auf. Die Fabriken, die sich sehr lange Lieferzeiten ausbedingen, dürften ihren Auftrags-

bestand für die Leipziger Herbstmesse nicht unerheblich vergrößert haben. Der Arbeitsmarkt verschiedener Industrien erhält zweifellos durch den guten Verlauf der Leipziger Herbstmesse starkes Rückgrat.

Im Grunde genommen zeigt sich in dem guten Verlauf der Messe ein unleugbarer starker deutscher Bedarf nach allen möglichen Waren und Bedarfsartikeln. Das riesige Heer der Arbeitslosen vom vorigen Winter ist wieder in die Lage gekommen, sich mit dem nächsten zu versorgen, was monatlang während der großen Arbeitslosigkeit nicht möglich war. So werden vom Kleinhandel Waren milderer Qualität bevorzugt.

Der Export spielt ganz entschieden auf der diesjährigen Herbstmesse eine untergeordnete Rolle. Die Einkäufer sind aus allen Ländern in sehr reicher Zahl vorhanden, wenn auch hier und da Mehrgeschäfte nach dem Auslande abgeschlossen wurden, so ist doch von einer wesentlichen Belebung des Exportgeschäftes nichts zu hören.

Im allgemeinen muß hervorgehoben werden, daß man in weiten Kreisen die Empfindung hat, die Einstellung des deutschen Unternehmertums zu dem Exportgeschäft sei sehr wenig glücklich. So wurde ein Artikel in der „Leipziger Wirtschafts- und Exportzeitung“, die im Verlag des Leipziger Messenamts erscheint, viel bemerkt. Der Artikel trägt die Ueberschrift „Exportindustrie und Sozialbelastung“. Darin wird einem Abbau der deutschen Sozialpolitik das Wort geredet, um den deutschen Wareneport zu steigern. Der ganze Artikel ist eine Verkennung der Bedeutung, die eine gute Sozialpolitik für die Herstellung von Qualitätswaren und für das Exportgeschäft hat. Man muß sich wundern, daß das Leipziger Messenamts es fertiggebracht hat, in diesem Artikel die äußerst primitive Auffassung eines rückständigen Unternehmertums zu übernehmen.

Deutschösterreich will heim!

Selbst ein Pariser Journalist kann es nicht überhören

Paris, 30. August. (EP.)

Das „Journal“ hat einen Mitarbeiter zu einer Enquete über die Anschlussfrage nach Wien entsandt. Dieser teilt mit, in Wien spreche alles von Anschluss, da man den aus dem Frieden von St. Germain hervorgegangenen österreichischen Staat nicht als lebensfähig betrachte. Es gebe keinen vernünftigen Österreicher, so habe ihm ein Finanzmann erklärt, der den Anschluss heute nicht im Prinzip billige und der nicht morgen seine Durchführung fordern würde. Er habe vergeblich auf einer Rundfahrt einen Österreicher gesucht, der Österreicher bleiben wolle. Die Geschäftsleute beklagten sich über die das Land gegen Rußland, Polen und die Tschechoslowakei usw. abschließenden Zollschranken. Wenn der Anschluss an Deutschland vollzogen werde, finde Österreicher dagegen ein Abzugsgebiet von 70 Millionen Menschen offen.

Ausweisung des TAS-Vertreters!

Frankreich „warnt“ alle ausländischen Journalisten.

Paris, 30. August. (Eigenbericht.)

Der Vertreter der sowjetrussischen Telegraphen-Agentur Brown ist aus Frankreich innerhalb 24 Stunden ausgewiesen worden, weil er tendenziöse Darstellungen der Zwischenfälle, die sich bei den Manifestationen zugunsten Saccos und Vanzettils in Paris abgespielt haben, verbreitet haben soll. Dies soll den Blättern zufolge eine „ernste Mahnung“ an alle ausländischen Journalisten in Paris sein. In Zukunft werden alle Berichterstatter, die über Paris oder Frankreich einflussreiche Nachrichten bringen, ausgewiesen werden.

weil eine kleine Anzahl an sich gewiß durchaus fähiger Herren der Verwaltung, aus irgendwelchen Gründen gebunden, aber mit den ausgezeichnetsten Entschuldigungen für ihr Tun, uns in ein abgebrauchtes, mangelhaft geprüftes und überbelegtes Flugzeug ins Ungewisse schickt. Ich habe auf dem Gebiete der europäischen Luftfahrt schon allerlei gesehen. Ich muß aber gestehen, ich will nichts mehr hören und sehen davon, es sei denn, daß endlich einmal ganz gründlich mit all diesen Mängeln aufgeräumt wird.

Eine Geschichte unnötiger Unfälle und Unzulänglichkeiten.

Fast alle die gräßlichen Unfälle, die die Ausdehnung des europäischen Luftverkehrs auf dem Gebiete der Passagierbeförderung immer wieder hinderten, konnten mit Sicherheit vorhergesagt werden; sie waren unter den gegenwärtigen Verhältnissen einfach selbstverständlich. Mit entsetzlich frachenden Motoren bin ich in 2000 Fuß Höhe über den englischen Kanal geflogen und weiß heute noch nicht, welchem Wunder ich es zu verdanken habe, daß ich glücklich in Olympne landen durfte. Und was mich am meisten wunderte; als eines dieser Dinger ins Wasser stürzte, kamen alle mit dem Leben davon. Nur kaum die Hälfte meiner Luftreifen ging glatt von staten, kaum die Hälfte der Maschinen, mit denen ich geflogen bin, erreichte ihr Ziel fahrplanmäßig. Ich habe in den Flughäfen Le Bourget, Olympne, Amsterdam und Prag — der Himmel weiß, welcher von ihnen die reizvollste Promenade hat — stundenlang, jedenfalls ebenso viele Stunden wie ich in der Luft zubringen mußte, auf das Flugzeug gewartet, das entweder niemals kam oder aber nicht in Ordnung gebracht werden konnte. Ich kann mich natürlich über die Witterungsverhältnisse nicht beklagen. Was aber andererseits mir meine Zeit stahl, was mein Leben als moderner Reisender in Gefahr brachte, war, daß niemals eine genügende Anzahl Flugzeuge und Piloten zur Verfügung stand, um den Flugdienst fahrplanmäßig und mit der unbedingt nötigen Sicherheit auszuführen. In keinem einzigen Falle unfreiwilliger Landung habe ich es erlebt, daß ein anderer Flugzeug bereitstand, die Passagiere aufzunehmen, damit sie ihr Ziel erreichen konnten. Erst kürzlich erlebte ich es, daß zwölf unglückliche Passagiere in der Widnie bei Tuckeridge, in der Grafschaft Kent, abgesetzt werden mußten, um dann zu irgendeiner unbeschreiblichen Nachtzeit in London zu landen. Prag ist der einzige Flugplatz, wo ich Reservermaschinen sah, denen man im Interesse der Fahrgäste die nötige Ruhe gegönnt hätte und auch gründlich überholte, um sie wieder wirklich startbereit zu machen.

Es liegt mir nun durchaus fern, irgend etwas gegen die persönlichen Fähigkeiten oder gar etwas gegen die Ehre jener zu sagen, die mit dem europäischen Luftdienst zu tun haben. Von mir kann man sicher sagen, daß ich außerhalb dieser Kämpfe und Konkurrenzmanöver, der ehrgeizigen Bestrebungen und Enttäuschungen jener querköpfigen Welt lebe. Wenn immer ich aber diese Tatsachen anführe, einfach und klar, und auch leicht erweisbar, dann erregt sich die gesamte Luftpresse in kaum wiederzugebenden Worten — und dennoch, die von mir angeführten Tatsachen lassen sich nicht hinwegdiskutieren; es bleibt einfach die nackte Wahrheit. Zehn Jahre lang ist Europa plan- und ziellos in gefährlicher, unwirksamer Weise mit den grandiosen Möglichkeiten des Lufttransportes über die ganze Erde verfahren, so daß man heute ebenso weit vom Ziele entfernt ist, als man es 1919 war. Ich muß gestehen, die Gründe hierfür liegen in der Unfähigkeit der alten Welt, eine finanziell starke, große, mächtige und verwaltungstechnisch erstklassige Organisation zu schaffen, die es versteht, einen solchen Riesentrieb erfolgreich zu gestalten.

Es bedarf wahrhaftig keines umfangreichen Wissens, sondern nur einiger Gramm gefunden Verstandes, um zu der Ueberzeugung zu gelangen, daß eine erfolgreiche Beherrschung der Luftfahrten zum Zwecke eines sicheren, glücklichen und allgemein zugänglichen Reisens ganz aussichtslos bleiben muß, wenn neben gesicherten Wegerechten über Europa und dem

größten Teile Asiens und Africas nicht zumindest auch ein Kapital von ungefähr 50 Millionen englischen Pfunden verfügbar ist. Nur so wird und kann sich solch ein Unternehmen bezahlt machen. Nur so können eine Anzahl Hauptstraßen geschaffen und auch erleuchtet werden zwischen den Hauptstädten, von Dublin, Lissabon und Stockholm bis nach Madagaskar und Kapstadt. Eine genügend große Organisation mit einem umfangreichen Flugmaschinenpark könnte es sehr wohl dahin bringen — ausgenommen natürlich ganz besonders ungünstige Wetterverhältnisse — daß ein tadellos funktionierendes Flugzeug und ein ausgeruhter Pilot und Gehilfe startbereit stehen, um die sich auf den hierfür bestimmten Flugplätzen während bestimmter Abfahrzeiten sammelnden Passagiere aufzunehmen. Daneben müßten dann allerdings noch eine ganze Anzahl Reservermaschinen vorhanden sein. Erst dann wird das Publikum wissen, was es wirklich zu erwarten hat.

Grandiose Möglichkeiten des Flugdienstes.

Morgens könnte man in London sein Köfferchen packen, speist in München bereits zu Tisch und besucht dort am selben Abend ein schönes Konzert. Den nächsten Abend verbringt man in der herrlichen Krim, nachdem am Tage über der schönen blauen Donau gekreuzt wurde. Und so geht es weiter über den Taurus, dem südlichen Randgebiete des Hochlandes von Kleinasien nach Bagdad, der alten Kalifenstadt, um am vierten oder fünften Abend das sonnenreiche Indien, das Märchenland unserer Träume, zu erreichen. Das sind Luftwege, die immer wieder durchflogen würden, wenn erst das Publikum weiß, daß es mit Sicherheit darauf rechnen kann, sein Reiseziel ohne Schwierigkeiten prompt zu erreichen. Sicher wird sich alsdann ebenfalls ihre Zahl sowie auch die Zeit des Reisens allmählich bestimmen lassen. Das würde dann auch rein rechnerisch für das Flugunternehmen von Vorteil werden, so daß dadurch vor allem die Fahrpreise gesenkt werden könnten, und die Zahl der ständig reisenden Menschen sich im Laufe der Zeit sehr wohl verdoppeln und verdreifachen ließe. Es ist gewiß kaum ausführbar, transkontinentale Expresszüge umzulegen. Aber für den Luftdienst dürfte all das wegzufallen. Ohne nennenswerte Schwierigkeiten könnten bestimmte Maschinen von einer Route zur anderen verlegt werden, sollte es aus irgendwelchen Gründen sich für notwendig erweisen. Die Voraussetzung ist natürlich das Vorhandensein einer Anzahl Reservermaschinen. Eines ist ganz sicher, nur so dürfte bereits in einigen Jahren schon der internationale Luftdienst einen Kapitalwert von Tausenden von Millionen darstellen. Hinzu kommt, daß die damit verbundene Industrie ungeahnten Entwicklungsmöglichkeiten entgegengehen würde, um sogar die Automobilindustrie in den Schatten zu stellen. Jedoch all diese geradezu nach Erfüllung schreienden ganz selbstverständlichen Pläne können erst dann ihrer Verwirklichung entgegengehen, wenn das ungeschätzte Vertrauen der reisenden Welt errungen wurde, wenn man aufgehört hat, das gegenwärtige alles Leben zerstörende Herumfuhrwerken auf diesem Gebiete endgültig einzustellen und sich des Dienstes am Publikum erinnert. Aber es ist nun heute schon so: In der ganzen Welt ist es einfach nicht möglich, dem internationalen Luftdienst gemeinsam das erforderliche Kapital zur Verfügung zu stellen. Es wird weitergewirbelt. So wird auch weiterhin das Luftfahrtwesen an dieser katastrophalen Unfähigkeit des Erkennens und des Willens franten, um selbst vielleicht noch nach zwanzig Jahren nicht viel weitergekommen zu sein. Es wird genau so launenhaft sein wie heute. So unpünktlich. So entsetzlich unsicher. Und an die Kette seiner Unfälle werden sich immer neue Glieder anschließen. Seine Passagiere werden auch weiterhin in ihrer großen Mehrheit die Luftreise lediglich als eine Bereicherung ihrer gefährvollen Erlebnisse verbuchen, um als dann nie mehr ein Flugzeug zu besteigen.

(Ein zweiter Aufsatz folgt.)

Zum Tode Andreas Scheus.

Beileidkundgebung der deutschen Sozialdemokratie.

Der Vorstand der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands richtete an die Sozialdemokratische Arbeiterpartei Oesterreichs folgendes Beileidtelegramm:

Die Nachricht vom Ableben Andreas Scheus, der noch Mitglied der 1. Internationale war und an dem Aufbau der österreichischen und englischen Sozialdemokratie überaus verdienstvoll und opferfreudig mitgewirkt hat, der dem Gründungsmitglied unserer Partei in Eisenach beigewohnt hat, hat uns aufs tiefste erschüttert. Wir brüden der österreichischen Sozialdemokratie, aus deren Reihen er hervorgegangen ist, unser Beileid aus.

Gleichzeitig telegraphierte der Parteivorstand an die Sozialistische Arbeiterinternationale in Zürich: „Der Tod Andreas Scheus, der schon der 1. Internationale angehört hat und bis zu seinem Tode ein treuer und begeisterter Kämpfer der Sozialdemokratie gewesen ist, hat auch die deutsche Sozialdemokratie schmerzhaft berührt. Wir bitten das Sekretariat, den Angehörigen das Beileid der deutschen Sozialdemokratie mitzuteilen.“

Spaltung im KSB.

Gründung einer oppositionellen Organisation.

Die Opposition und die Hinausgeworfenen der SPD. waren in den letzten Wochen sehr rührig, um Teile des KSB. in ihre Oppositionsgruppen aufzunehmen. Nach dem System der Zellenbildung, das die Kommunisten ohne Erfolg bei den Gewerkschaften angewandt haben, gelang es den verschiedenen Gruppen der Opposition, ganze Abteilungen zu sich herüberzuziehen. Die Leitung des KSB. hat bei ihren Versuchen, die Oppositionellen auch aus dem KSB. herauszuwerfen, nur den Erfolg gehabt, daß in einzelnen Bezirken der KSB. gespalten wurde. In Neufahrweg entfernte die Berliner Gewerkschaft die bisherigen Vorsitzenden Schnapp und Heine von ihren Ämtern. In einer türkischen Mitgliederversammlung verurteilte die Opposition einen neuen Vorschlag für den Leiter der Neufahrweg Abteilung durchzuführen. Die Vertreter des Bauernstandes übernahmen einfach den Vorschlag und bestimmten einen Vorsitzenden. Daraus trat sofort im Raum aus dem KSB. aus und gründeten eine neue Abteilung unter dem Namen „Sturm v o g e l“. Dieser neuen Gruppe ist es in kurzer Zeit gelungen, über 100 Mitglieder des KSB. zu sich herüberzuziehen. Auch die herausgeworfenen Stadt- und Bezirksvorordneten Berg und seine Gruppe sind für diese neue Gruppe eifrig tätig.

Ansiedlung von Hunsrüder Bauern in Schlesien und Mecklenburg. Vertreter der Landwirtschaft aus den Kreisen Joll, Simmern und Kreuznach weilen in Mecklenburg und Schlesien, wo durch die Vermittlung des preussischen Staates Hunsrüder Bauern, die auf ihren kleinen und ertragsarmen Gütern nicht mehr auskommen können, angesiedelt werden sollen.

Der Hauptausschuß des Preussischen Landtags wird seine Arbeiten am Montag, dem 19. September, wieder aufnehmen. Auf der Tagesordnung steht u. a. eine Aussprache über die Grundgedanken des vom Reichsfinanzminister vorgelegten Steuervereinheitsgesetzes. Weiter soll das Gesetz zum Schutze der Denkmäler und ein Schreiben des Finanzministers über Veräußerung der Beteiligungen des preussischen Staates an Privatseisenbahnen behandelt werden.

Nach berühmten Käufern hat man in Vilauen von 90 Verkehrsbeamten 84 (1) bei einer Prüfung aus der litauischen Sprache durchfallen lassen. Sie werden entlassen, da sie nur fahren, aber nicht auch Literaturgeschichte usw. lehren können.

Eine Anhängerin Saccos und Vanzettis verurteilt. Die Sekretärin des Ausschusses zur Verteidigung von Sacco und Vanzetti ist zu einem Jahr Gefängnis verurteilt worden, weil sie anarchistische Schriften verteilte. Sie hat bei der nächsten Instanz Berufung eingelegt und ist gegen Kaution auf freien Fuß gesetzt worden.

Die erste Sacco-Vanzetti-Straße. Der Stadtrat von Carmang beschloß, einer Straße die Namen Sacco und Vanzetti zu geben.

„Der Wasserträger.“

(Städtische Oper.)

Cherubini berühmtestes Bühnenwerk hatte gestern trotz seiner 120 Jahre noch einen schönen Gegenwärtigkeit. Das spricht für die Transparenz und Schönheit einer Partitur, die den Versuch macht, von Frankreich, Blut und Italien loszukommen und in Russland vorzustößen. Die Historiker haben ja festgestellt, daß dieser „Wasserträger“ ein Vorläufer des „Fidelio“ ist, nach Idee und Gestalt. Wer vor Beethoven herläuft, läuft auf Gefahr, von seinem Purpurmantel, auch wenn er nur dahinschattet, völlig verdeckt und begraben zu werden. Zweifelslos hat Beethoven von dem Wert der stärksten Eindruck empfangen, von einem Text, der die Gattentliebe der Leuore zu verherrlichen schien. Sonst aber ist die Rehnlichkeit, die Verwandtschaft gering. Die Errettung des Volksfreundes Armand erfolgt ja nicht eigentlich durch sein Weib Constanze (wie eben im „Fidelio“), sondern durch die Güte, Schlaubeit, Ehrbarkeit eines Mannes aus dem Volke, der zu dem Edelmütigen den wahren Wert der Tat setzen konnte. So wird man auch nicht sagen, der „Wasserträger“ sei eine Schreckens- und Revolutionsoper. Der Hintergrund ist zwar gestrichelt mit Lustig und Soldateska. Aber die Liebe, der Tanz, die Schelmerei und die Laune umstreifen diese Zeit, so daß von Blut und Revolution kaum etwas übrig bleibt. Eher könnte man — im Gegensatz zu dem wahrhaft aufstrebenden Menschendrama Beethovens — sagen, daß hier ein aus Volkes Gemüt geborenes, gedichtetes, gelungenes Spiel wirkt. Zwischen Pathos, Leidenschaft, Humor und Einfalt ist nicht immer die gute Mitte gehalten. Der Jock wird deutlich, und so muß das Gespinnste des Dialogs manche Bornehmheit an Gesinnung laut verraten, was eine viel edlere Musik nur leise angebeutet hätte. Aber schließlich ist es nicht mehr Beethovens und Cherubini's Schuld, daß wir diese Stelzenrede entsehtlich finden, daß wir eine natürlich klingende Melodie auch gegen jeden Textfuss als herrlich empfinden, dagegen im Dialog, auch wenn er geschmackvoller ist als hier, den Übergang des ganzen Taps „Oper“ erkennen. Bei Beethoven ist durch das einmalige Wunder eines Akkords oder einer Harmonie die Unwahrhaftigkeit alles Opernsprechens ausgeglichen. Bei Cherubini aber reden die besten Leute geziert miteinander, und dann stellt sich einer an die Rampe und singt ein köstliches Lied. Aber die Stelzenrede ist dennoch nicht vergessen — trotz Goethes Begeisterung für das Buch. Das Format ist eben ein anderes, die Atmosphäre ist die der Kleinfant, nicht des Dramas, und die Idee der Befreiung eines Volkes von Unterdrückern muß eben größer, plastischer, aufpeitschender gefaßt werden, als es in einem oratorisch aufblühenden Sertze, in Soldatenreden, dem treuerzigen Savonarbensied und der Innigkeit des Michelis'schen Gebets geschehen kann. Aber es fehlt die zusammenfassende und nachhallende ethische Idee, die starke dramatische Bindung durch Musik, das Ausfüllen des leeren Raumes zwischen Ton und Wort, das Riten der Grenzstellen, das Ueberwinden des Miß-

behagens bei jeder gar zu edeltriebenen Handlung durch den genialen Wurf der Musik. Das alles ist im „Fidelio“ da, liegt, springt uns an, überwältigt. Bei Cherubini bleibt es latent, still, unblutig, zart hingehaucht, nicht werdend, nicht überempfindend, nicht zillos.

Wäre ich der Gastregisseur Riederer-Gehard gewesen, so hätte ich das Stück von 8—10, nicht von 7—10 spielen lassen; ich hätte den Sängern das Sprechen beigebracht. Das Geschwollene mußte entsetzt, das Steife weichgemacht werden durch Natürlichkeit. Für diese blühbareren, still-empfindlichen, roh rhytmisierten, pathetisch vollen Arien und Chöre waren zwei Akte und eine Pause die angemessenen Zeiten. Durch orchestrale Wiederholung des Gebets am Schluß des ersten Akts war die Möglichkeit gegeben, den frühlichen zweiten Akt paffenlos anzuschließen. Er hätte in seiner inneren Lustigkeit dann noch stärker gewirkt. Der Befreiungs-Jubel des Schlußes aber mußte viel großartiger, elementarer herauskommen. Cherubini's Musik wirkte, einzeln genommen, auf der ganzen Linie, die vom trauten Selbstgespräch zum lodernnden Bekennnis, vom stillen Gebet zur kirchlichen Feierstimmung, vom Lied zur dramatischen Szene führt. Kapellmeister Tenzler leitete das Werk mit Beherrschung, ohne Temperament, aber sehr stillischer, Ruhe von Bewegung, Pathos von Reckheit scheidend. Die Stimmung des vergrößerten Orchesters, das sich langsam ausleben konnte, war vorzüglich. Dem Wasserträger sieht Ripnis die ganze samene Wärme und Eindringlichkeit seines Basses. Grete Stägold, vielleicht ein wenig indisponiert, konnte sich in nervösen Körperverrenkungen nicht genug tun. Combert war ein vorzüglicher einfacher Bauernbursche, Enderlein hatte weniger als sonst mit der Enge der Stimme zu kämpfen. Als Leutnant machte Heyer gute Figur.

Kurt Singer.

Eine „Straße der Zukunft“. Als die „Straße der Zukunft“, die alle Anforderungen praktischer hygienischer Bauweise in sich vereinigen soll, wird die Rue Rallet-Stevens in Auteuil bei Paris bezeichnet. Diese Straße, die eben vollendet wurde, trägt ihren Namen nach ihrem Erbauer. Von außen betrachtet, gleichen die Gebäude dieser Straße einer Reihe von Fabriken, Warenhäusern oder Garagen. Aber von oben her, vom Flugzeug gesehen, erweisen sie den Eindruck von Blumengärten; denn die Häuser sind terrassenförmig gebaut, und ein jedes von ihnen besitzt kein eigenes „Solarium“, einen Raum, der den Sonnenstrahlen offen steht, wo ein Garten angelegt werden kann und Sonnenbäder genommen werden können, ohne daß neugierige Blicke der Nachbarn oder der Vorübergehenden eindringen könnten. Die eigentliche revolutionäre Tat des Architekten besteht darin, daß im Gegensatz zu den anderen Pariser Häusern hier ein Maximum an Luft und Tageslicht eindringen kann. Dies gelang dem Baumeister dadurch, daß er an Stelle der bisher üblichen vertikalen sich erstreckenden Fenster solche in horizontaler Richtung setzte. Dadurch wird der Ventilator der Innenräume viel besser gedient und vor allem kann das Sonnenlicht in breiten, ungehemmten Wogen durch die horizontal sich ausbreitenden Fenster eindringen.

Eheleute, die vier Jahre nichts miteinander reden. Vor vier Jahren hatte ein in Konstantinopel befindlicher englischer Soldat eine armenische Frau kennen und lieben gelernt, die sich auf sein Betreiben von ihrem Gatten scheiden ließ, dem Engländer nach der Heimat folgte und dort seine Gattin wurde. In den vier Jahren der Ehe haben die beiden Eheleute auch nicht ein Wort miteinander gewechselt, weil keiner die Sprache des anderen kannte. Daraus ergab sich eine Reihe von Mißverständnissen, die schließlich bei der Frau den Verdacht aufkommen ließen, daß ihr Mann ein Verhältnis mit einer anderen unterhalte. Da sie ihre türkische Staatsangehörigkeit verloren hat und auch von der armenischen Kirche wegen ihrer Scheidung ausgeschlossen worden ist, so wurde die Frau, die sich bei der Möglichkeit der Aussprache erlaubt sah, immer einsamer und vertiefte endlich in Schwermut, so daß ihre Unterbringung in einer Anstalt nötig wurde. Auch hier fehlte jede Verständigungsmöglichkeit, und auch die Zuziehung eines armenischen Dolmetschers blieb ohne Erfolg, da die Frau nur türkisch spricht. Man will deshalb den Versuch machen, die zu unwillkürlichem Schweigen verurteilte Frau bei einer türkisch sprechenden Familie unterzubringen.

Ein Dampfer über einem Seebeben. Ueber ein ungewöhnliches Phänomen, das der Ueberseesdampfer „France“ kurz vor der Einfahrt in den Hafen von New York erlebte, wissen New-Yorker Telegramme zu berichten. Der Dampfer fuhr bei ruhiger See und schönem Wetter seinem Ziel entgegen, und die Passagiere drehten sich auf dem Promenadenbeck lustig im Tanze, als das Schiff plötzlich eine starke Erschütterung erfuhr, die von nicht unerheblichen Folgen begleitet war. Die tanzenden Paare wurden durcheinandergewirbelt, stürzten übereinander, und einige trugen sogar leichte Verletzungen davon. Drei Minuten lang hielten die starken Stöße an. „Während meiner vierzigjährigen Laufbahn als Seemann“, erklärte der Kapitän Aubert nach der Ankunft in New York, „habe ich nichts Ähnliches erlebt. Einige meiner Offiziere glaubten sogar, das Schiff sei auf eine Sandbank aufgelaufen.“ Nach Ansicht amerikanischer Gelehrter ist dieses Vorkommnis als Folge einer unterseeischen Eruption zu betrachten, die gerade eintrat, als sich das Schiff über der Zone eines Seebebens befand.

Maschinelle Parlamentsabstimmung. Nach Schluß der gestrigen Verhandlungen der Interparlamentarischen Union führte das nationale Erfindungsamt den Teilnehmern der Tagung eine Abstimmungsmaschine vor, die den Abgeordneten erlaubt, durch einen an jedem Platz angebrachten Druckknopf einen Ja-, Nein- oder einen weichen Fettel in die Wahlurne fallen zu lassen. Dieser Apparat soll nicht nur von den beiden französischen Kammern, sondern auch von zahlreichen ausländischen Parlamenten eingeführt werden.

In der Großen Berliner Kunstausstellung wurden vom deutschen Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung Gemälde von Charlotte Berend, Franz Damschell, Erich Feuerabend, Peter Koerber, Ernst Krieh, Otto Heinrich, Bernhard Klein, Erich Klossowich, Wilhelm Kollhoff, Wolf Müldrich, Maria Slavova, Johanna von Schaulburg und Plakoffen von E. M. Schreiner und William Bauer angekauft.

Bühnenchronik. Um Kollisionen mit anderen Premieren zu vermeiden, ist die Eröffnung der Revue „Bann und Bo“ im Theater im Admiralspalast auf Freitag, 7 Uhr festgesetzt.

Bravo, Herr Oberbürgermeister! Er kämpft für Schwarzrotgold.

Ein Leser unseres Blattes schreibt uns:
Am letzten Sonntag feierte der Friedenauer Krieger- und Landwehrverein sein 50jähriges Bestehen. Ein sogenannter historischer Festzug, mit einer Fridericus-Reg-Gruppe, einer Germania, sowie einer naturgetreuen Kopie des ehemaligen Kaisers in Gardeuniform mit Pferd, dem alten Zieten, Landsknechten und Rittern sowie Offizieren in vollen Uniformen usw. bewegte sich durch die Straßen zu einer Fahnenweihe auf dem großen Schulhof und Sportplatz der städtischen Gemeindefschule in der Offenbacher Straße. Auf dem Schulhof war ein Feldaltar errichtet, der rechts und links von zwei hohen Masten mit zwei großen schwarzweißen Fahnen geschmückt war; ferner waren zwei Sockel mit dem eisernen Kreuz und einer schwarzweißen Drapierung dekoriert.

Um 12 Uhr vormittags erschien plötzlich ein Herr auf dem Platz, befahl sich die Ausschmückung und ordnete die sofortige Entfernung aller schwarzweißen Fahnen an, zumal nicht eine einzige schwarzrotgoldene Fahne geblieben war. Zum Entsetzen der herbeizustehenden Zuschauer und des Direktors der Schule entsappte sich dieser Herr als unser Oberbürgermeister Böck, worauf seiner Aufforderung Folge geleistet wurde. Bravo, Herr Oberbürgermeister!

Raffinierte Fahrradswinderei.

Wie ahnungslose Jungen betrogen werden.

Immer neue Tricks erfindet der Schwindler, der es auf die Fahrräder ahnungsloser Jungen abgesehen und schon zahllose erbeutet hat. Wenn er jetzt einen Jungen mit einem guten Rade auf der Straße trifft, erzählt er ihm, daß er ein Spielzeug, ein kleines Flugzeug, verschicken müsse. Er habe es von seinem Vater, der Marineoffizier sei, bekommen, finde aber kein Gefallen mehr daran. Die Jungen lassen sich so etwas natürlich nicht zweimal anbirten. Der gütige Spender, dem sie blindlings folgen, schickt sie dann mit einem erdichteten Auftrag in das Haus hinein und verschwindet mit ihrem Rad. Am Sonnabend traf er zwei Jungen, deren Rad ihn reizte. Da hat er den einen, ihm aus dem nächsten Geschäft einen Buggy für sein Motorrad zu holen und gab ihm 20 Pfennige mit. Kaum war dieser Junge weggegangen, da gab er dem zweiten einen heftigen Stoß vor die Brust, so daß er zur Seite flog, schwang sich auf das Rad und jagte davon. In einem anderen Falle machte er einen Jungen ganz sicher, indem er ihn gleich mit ins Haus nahm, um das Geschenk aus der elterlichen Wohnung zu holen. Er veranlaßte ihn, das Rad unten stehen zu lassen und dabei zu bleiben, weil er erst nachsehen wolle, ob „Mutter“ zu Hause sei. Aus dem zweiten Stock sah er dann zum Flurfenster hinaus, rief den Jungen an, heraufzukommen, weil er selbst noch etwas holen müsse. Das Rad konnte er ruhig stehenlassen. Während der Junge heraufkam, um die ihm bezahlte Wohnung aufzulösen, eilte der Schwindler hinunter und machte sich mit dem Rad aus dem Staube. Diese Gaunerei wiederholt sich tagtäglich. Trotz aller Nachforschungen will es nicht gelingen, den erfindungsreichen Spezialisten zu ermitteln. Mitteilungen, die dazu beitragen können, an Bezirkssekretär Reumann im Polizeipräsidium.

Die Ermision des Kaufmanns Kaufmann.

Schwere Beschuldigungen werden gegen den Kaufmann Adolf Kaufmann, den Inhaber einer Lebensmittelgroßhandlung und Schokoladenfabrik F. B. A. Kaufmann, G. m. b. H., in der Ballstraße erhoben. Bei der Zwangsäumung der Geschäftsräume und Keller soll entdeckt worden sein, daß für 500.000 Mark verarbeitete Lebensmittel, Schokolade, Tabak und Zigarren in den Kellerräumen lagerten. Auch die geheime Abnahme von Gas und Elektrizität soll festgestellt worden sein. Die Schulden der Firma sollen auf mehrere Millionen geschätzt worden sein. Die Angelegenheit beschäftigt jetzt auch die Kriminalpolizei. Nach den vorläufigen Feststellungen erscheinen die Angaben über verbordene Lebensmittel usw. stark übertrieben. Auch alles andere bedarf noch sehr der Klärung. Anscheinend liegt ein Vergehen gegen die Konkursordnung vor. Weil aber alles durcheinanderliegt, so war es bisher noch nicht möglich, die Bücher zusammenzufinden und näher zu prüfen. Alle, die sich durch die Firma geschädigt fühlen, werden gebeten, sich bei Kriminaloberinspektor Degner, Dienststelle F. 1, in der Georgenkirchstraße 30 A zu melden.

Internationale Bibelforscher.

Der nordamerikanische Richter Rutherford von der „Internationalen Bibelforscher-Vereinigung“ hielt gestern im gut besetzten Sportpalast einen Vortrag über „Gottes Hilfe für das Volk, eine wunderbare Botschaft der Bekehrung“. Religion ist Privatangelegenheit und ein heiliges Kapitel zudem, und jeder feinfühlende Mensch wird sich bemühen, die Empfindungen Andersdenkender zu schonen. Aber was Herr Rutherford vortrug, ging doch zum Teil etwas reichlich zu weit. „Ich weiß“, so sagte er, „daß in Deutschland viele Menschen ohne Wohnungen sind, aber sie sollen sich sagen lassen, daß der Herr ihnen die köstliche Bekehrung gibt.“ „In meinem Reiche sind viele Wohnungen.“ Ein herrlicher Trost für den Proletariat, der in enger Dachkammer oder im feuchten Kellerloch haßt. „Am Kriege sind nicht die Völker schuld, sondern der Teufel!“ „Das deutsche Volk muß viel Friedentun leisten, aber im Reiche Gottes wird es anders sein!“ usw. usw. Herr Rutherford mag sich belehren lassen, daß wir zu so billigen Erkenntnissen kein Vertrauen haben, sondern aus eigener Kraft uns emporarbeiten aus Elend und Not!

„Kein Umbau des Krankenhauses Moabit?“

Zu dem Artikel über den Umbau des Krankenhauses Moabit in der Abendausgabe des „Vorwärts“ vom 9. d. M. erhalten wir vom Hauptgesundheitsamt nachstehende Ergänzung, um deren Abdruck wir gebeten werden.

Der Umbau des Krankenhauses Moabit, der vom Magistrat schon betrieben wurde, als das Krankenhaus noch in zentraler Verwaltung war, wird weitergehen. Von einer Sperrung der Mittel durch die Gesundheitsdeputation ist keine Rede. Richtig ist jedoch, daß der bereits genehmigte, in der Anstaltszeit aufgestellte Plan von der zentralen Gesundheitsdeputation beantragt werden mußte, weil er den Erfordernissen moderner Krankenhausbauhygiene und -technik nicht mehr genügte. So wies dieser Plan zum Beispiel nicht genügend Einzelzimmer auf, dafür aber Säle für über 25 Krankenbetten, die zwar verhältnismäßig wenig Personal erfordern, für die Kranken selbst aber keineswegs angenehm sind. Durch diese Säle sollte auch der gesamte Verkehr nach den Nebenräumen geleitet werden, wodurch die Kranken erheblich gestört würden. Die Gesundheitsdeputation hielt sich nicht für befugt, diese Pläne, denen in schlimmster Zeit notgedrungen aus Epidemiasichtsichten zugestimmt worden war, zur Ausführung bringen zu lassen, sondern verlangte die Vermehrung der Einzelzimmer und die Verkleinerung der Krankenzimmer. Hierdurch werden zwar Mehrkosten entstehen, aber dafür wird auch ein den berechtigten Ansprüchen der Kranken entsprechender moderner Krankenhausbau geschaffen werden.

Stahlhelm „Siegessäule“.

Großbeeren hatte Sonntag wieder seinen großen Tag. Zur Erinnerung an die heilige Schlacht bei Großbeeren veranstalteten die Gastwirte von Großbeeren am Sonntag ein „Volksfest“. Aus dem weiten Umkreis waren die Rechtsverbände erschienen, um dieses „Volksfest“ zu besuchen. In der Hauptstraße war Bude an Bude

München-Konstantinopel.

Die Weltflieger Brock und Schlee heute früh in München gestartet.

München, 30. August.

Die amerikanischen Weltflieger Brock und Schlee sind heute früh 6.30 Uhr auf dem Flugplatz Oberwiesenfeld zum Weiterflug nach Konstantinopel gestartet. Zum Abschied hatten sich der Direktor der Süddeutschen Luftbanja und mehrere Zuschauer eingefunden.

Für den Weiterflug hatten die Flieger heute in München 600 Liter Leichtbenzin geladen. Da das Kartenmaterial der Flieger nur bis München reichte, hatte die Süddeutsche Luftbanja Karten für die weitere Fahrt besorgt. Die Reiseroute geht nunmehr über Belgrad, Konstantinopel, Aleppo, Bagdad, Persien, Indien, China Japan, wo sie in Tokio landen wollen, weiter über Sand Island, Honolulu, San Francisco, Chicago, Detroit und nach dem Ausgangspunkt des Fluges Harbour Grace.

Die Flieger erklärten in München, daß es sich für sie lediglich darum handele, den im vorigen Jahre von den beiden amerikanischen Fliegern Wells und Evans aufgestellten Rekord der Weltumfliegung in 28 Tagen zu brechen. Diese Flieger hatten allerdings den Ozean mit dem Schiff überquert. Brock und Schlee glauben, die Weltumfliegung in 14 Tagen bewältigen zu können, legen aber gar keinen besonderen Wert darauf, sich zu übertreffen, da sie lediglich den 28-Tage-Rekord drücken wollen. Für den Flug ist keinerlei Preis ausgesetzt und die beiden Flieger haben lediglich aus sportlichem Interesse das Unternehmen auf sich genommen. Schlee ist Industrieller und besitzt Petroleumraffinerien in Detroit, während Brock Berufspilot und im Verkehrsflugdienst beschäftigt ist. Interessant ist noch, daß Schlee Vorkursen aus Hof in Bayern stammen. Besonders anerkennend äußerten sich die beiden Flieger wiederholt über das tadellose Funktionieren ihres 9 Zylinder luftgekühlten Wright-Motors, den sie als den besten Motor der Welt bezeichnen. Anerkennungswert ist, daß der Motor in der Stunde nur 30 Liter Benzin verbraucht, während unsere Flugzeuge gewöhnlich 60 Liter benötigen. Der Motor entwickelt 225 PS. Im Durchschnitt sind

aufgestellt, wo bei Schnaps und Bier der Sieg der Großkäter gefeiert wurde. Zu gleicher Zeit fand in Großbeeren auch ein Sportfest der Freien Turnerschaft statt, das bei einem guten Programm ruhig verlief. Trotz des starken Landgendarmenaufgebots kam es dann gegen 18 Uhr zu einer Schlägerei zwischen Berliner Kommunisten und Stahlhelmleuten. Bei dem Handgemenge wurden mehrere Kommunisten von den Stahlhelmlern blutig geschlagen. Am Tatort fanden die herbeigerufenen Gendarmen mehrere Revolver und Totschüßler. Angeblich soll der eine Revolver einem Kommunisten gehören. Die Polizei behauptet, die zum Revolver gehörigen Patronen in der Tasche des einen Kommunisten gefunden zu haben. Sehr auffällig war, daß die Reichsmehr am gleichen Tage, wo die Stahlhelmsiegester stattfand, bei Großbeeren ein Sportfest veranstaltete.

Das Ende eines Forschungsreisenden.

Filchner von buddhistischen Priestern ermordet.

Eine erschütternde Nachricht kommt, wie die Londoner „Times“ melden, aus Sikkim: Tibetische Lamas, die Angehörigen der dortigen Priesterschaft, ermordeten drei ausländische Reisende! Seit dem Frühjahr fehlt nun über eine Gesellschaft jede Nachricht, bei der sich außer einem Amerikaner und einem Engländer auch der deutsche Forscher Wilhelm Filchner befand. Es ist leider die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, daß es diese drei Reisenden waren, die dem religiösen Fanatismus der buddhistischen Priester zum Opfer fielen. Das letzte Lebenszeichen Filchners datiert vom 14. April 1927. Es ist ein Brief aus Cochoo an seinen Freund Dr. Adolf Heilborn. Schon damals zweifelte Filchner, wieder nach Deutschland zurückzukehren, und bat um Hilfe.

Der Bericht erinnert an die Tatsache, daß letzten Juni eine Gesellschaft von Missionaren in West-Kansu den Rat erhielt, sich zurückzuziehen, und, weil sie nicht wußte, ob sie die Küste in östlicher Richtung erreichen könne, beschloß, über Ost-Tibet nach Indien zu gehen. Soweit bekannt, bestand diese Gesellschaft aus einem Engländer, einem Amerikaner und einem deutschen Gelehrten mit Namen Filchner. Von dieser Reisegesellschaft wurde seit ihrer Abreise nichts mehr gehört, und es wird befürchtet, daß es sich bei dem oben gemeldeten Verbrechen um die Mitglieder dieser Gesellschaft handelt.

„Times“ melden weiter, daß Banditen einen Zug der chinesischen Ostbahn angriffen und die Schutzpolizei übermächtigten, von denen verschiedene verwundet wurden. Der Zug wurde zum Entgleisen gebracht. Fünfzig chinesische Passagiere wurden gefangen weggeführt und die ausländischen Passagiere beraubt. Von den letzteren wurde jedoch niemand gefangenengenommen oder verletzt.

Dachstuhlbrand in Charlottenburg. Die Feuerwehr wurde gestern nacht gegen 12 Uhr nach der Wörststr. 2 zu Charlottenburg alarmiert, wo in dem Dachstuhl eines Fabrikgebäudes Feuer ausgebrochen war. Nach kurzer Zeit gelang es, den Brandherd zu lokalisieren. Die Entstehungsursache ist noch unbekannt. — Mit der Bekämpfung eines zweiten Dachstuhlbrandes war die Feuerwehr heute früh um 1/8 Uhr in der Ackerstr. 132/133 mehrere Stunden lang beschäftigt. Gegen 10 Uhr konnten die Wehren unter Zurückhaltung einer Brandwache wieder abrücken.

Das Reichsbanner gegen den Potsdamer Oberbürgermeister. Riesenplakate der Dringruppe Potsdam des Reichsbanners mit dem Rahmen Schwarzrotgold und Handzettel verkünden heute in Potsdam folgendes: „Ritbürger! Oberbürgermeister Raucher legt dauernd das deutsche Ansehen vor der Öffentlichkeit und sogar vor Ausländern durch Unterdrückung des Hoheitszeichens des Deutschen Reiches herab. Wir wollen gegen diese, das Ansehen des deutschen Volkes schädigende Haltung in öffentlicher Versammlung am Donnerstag, dem 1. September, abends 8 Uhr, vor dem Rathaus auf dem Alten Markt in Potsdam demonstrieren. Redner: Dr. Ohms, Dr. Wischer, Dr. Müller. Jeder, der Reich und Volk liebt, kommt.“

Die große Moden-Herbstmesse. Im Hause der Funkindustrie rüstet man zu einer großen modischen Herbstausstellung, deren Pläne bei einem Presse-Empfang im Funkhaus mitgeteilt wurden. Vom 21. September bis 16. Oktober wird hier ein Bild des deutschen Modeschaffens in all seinen Thesen vor unseren Augen entstehen. Im Erdgeschoss des Hauses sind die maßgeblichen Verbände vertreten, wie Reichsverband Seidenwebereien, Kunstleiden, Samt- und Plüschfabrikanten; daneben präsentieren sich gleich die fertigen Erzeugnisse. Im Obergeschoss veranstalten erste Berliner Spezialgeschäfte unter der Devise „Die Frau von morgen bis Ritterszeit“ eine Schau ihrer Fabrikate. Die Architektinnen Friedmann und Pirchan sorgen für den künstlerischen Rahmen der Ausstellung. Neben der Konfektion, Pelz- und Wäscheindustrie werden auch die Parfümerie-

die Flieger bis jetzt mit 150—160 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde geflogen.

Und die deutschen Flieger?

Defau, 30. August.

Entgegen der im Reiche umlaufenden und auch durch den Rundfunk verbreiteten Nachricht von einem Start der Junkers-Ozeanmaschinen ist festzustellen, daß bisher noch kein Start stattgefunden hat und auch am Dienstag früh nicht stattfinden wird. Der Abflug hängt ausschließlich von der Gestaltung der Witterungsverhältnisse auf dem Ozean in der nächsten Zeit ab.

Köln, 30. August.

Koennecke und Graf Salms wollen heute mit dem frühen Morgen auf dem Kölner Flughafen. Ueber die Absichten Koenneckes war bisher nichts zu erfahren. Man wartet auf die nächsten Wetterberichte und rechnet mit einer Abänderung der Windstärke gegen 10 Uhr vormittags.

Levine über die Gründe seines Abfluges.

London, 30. August.

Der amerikanische Finanzmann Levine, der gestern mit seinem Flugzeug „Miss Columbia“ bei seiner Landung in Croydon (wie gemeldet wird, der ersten Landung, die er je vollführt hat), fast tödlich verunglückt wäre, gab der Presse Aufschlüsse über seinen unerwarteten Flug nach London. Er sagte: Ich brachte die „Miss Columbia“ nach England, weil ich der Ansicht war, daß dies im besten Interesse des Fluges (nach Amerika) liegt. Immer, wenn Berichte, die ich von britischen oder amerikanischen meteorologischen Stationen erhielt, zeigten, daß die Bedingungen gut waren, schlug ich Drouhin vor, zu starten. Er lehnte es jedoch ab mit der Begründung, die Berichte der französischen Wetterbureaus zeigten, daß die Wetterlage ungünstig sei. Levine erklärte, Drouhin werde jeden Pfennig erhalten, der ihm nach ihrem Kontrakt zustehe, und bemerkte weiter: Während ich in Frankreich war, wurde mir jedes mögliche Hindernis in den Weg gelegt. Alles, was ich unternahm, wurde dauernd in der Presse und anderswo kritisiert. Ich sah, daß mein Flug aus Paris so gut wie unter französischer Kontrolle stehen würde.

fabrikanten sowie die Friseur als Aussteller figurieren. In blaugoldenen Hallen, deren Mitte ein antikes Schönheitsideal, eine Eau de Cologne spendende Fontäne und ein modernes Café zieren werden, wird also allerhand Schönes und Begehrtes zu sehen sein. Veranstalter der Ausstellung ist der Reichsverband der Deutschen Modenindustrie im Verein mit dem Berliner Messe-Amt.

Ein Dampferausflug des Frauenhilfsvereins. Begünstigt vom herrlichsten Sonnenschein veranstaltete der Frauenhilfsverein beim Polizeipräsidium am Montag für die Angehörigen der Behörde und ihre Familien eine Dampferfahrt nach dem Müggelsee. Zehn große Dampfer standen für die Fahrt zur Verfügung, die sämtlich voll besetzt waren. Am Ziel der Fahrt, den Gartenlokale „Prinzengarten“ und „Rübezahl“, entwickelte sich bald ein lebhaftes, fröhliches Treiben, zumal für Unterhaltung reichlich gesorgt war. Die Kapellen der Schutzpolizei und der Kriminalpolizei spielten; für die Kinder, zu deren Beaufsichtigung eigens 25 Kinderpärchen bestellt waren, wurden im Walde Spiele veranstaltet. Die Hauptüberwachung bildete aber ein Kapellentheater, das wahre Beifallstürme erweckte. Die Rückfahrt erfolgte erst als Dunkelheit schon die Ufer säumte und die blanken Lichter der Dampfer sich auf dem Wasser spiegelten.

Hochwassergefahr in Mecklenburg.

Ein Teil der Ernte soll vernichtet sein.

Schwerin, 30. August.

Aus der Umgebung von Güstrow kommen alarmierende Meldungen über die verheerenden Wirkungen des Hochwassers, das die ungeheuren Regenmengen der letzten Woche gebracht haben. Die Rebet, ein Nebenfluß der Warnow, ist plötzlich über die Ufer getreten. In einem zunächst noch nicht abzuschätzenden Umkreis ist hauptsächlich die südliche Umgebung vom Hochwasser überschwemmt und gleicht einem riesigen Meer. Das Vieh mußte schnell in die Ställe genommen werden. Ob auch Opfer an Vieh und Menschen zu beklagen sind, ist noch nicht abzusehen. Die Ernte, von der etwa nur ein Sechstel geborgen ist, soll vernichtet sein. Die Landstraßen sind überschwemmt und unpassierbar geworden. Parum, das einige Kilometer von Güstrow entfernt etwas hoch gelegen ist, ist plötzlich zur Insel geworden. Das Wasser reicht nach den hier in Schwerin vorliegenden Meldungen bis zu den Dörfern, die etwa 7 Kilometer südlich von Güstrow liegen. Die Bahndämme sind durch das Hochwasser arg gefährdet. In Güstrow selbst ist der Lindengarten und die Zugangsstraßen zu diesem ebenfalls überschwemmt. Weitere Einzelheiten sind bis zur Stunde noch nicht bekannt.

Einsturz einer Ruhrbrücke.

Vier Arbeiter verletzt.

Bochum, 30. August. (Eigenbericht.)

Die bei Hengstfel am Fuße der Hohenhurg im Bau begriffene, rund 400 Meter lange Brücke über den Stauefer und über die Ruhr, die die vom Ruhrbedingungsverband neu angelegte Straße Hagen-Dortmund aufnehmen soll, wozu die Brücke um drei Meter verbreitert werden sollte, ist heute vormittag teilweise eingestürzt. Vier Arbeiter wurden schwer verletzt, doch geben ihre Verletzungen nach Aussage der Ärzte zu keinen Befürchtungen für ihr Leben Anlaß. Das gesamte Gerüst des Ruhrbogens ist bei dem Unglück in einer Spannweite von 70 Metern aus bisher unbekannter Ursache plötzlich zusammengefallen. Die Konstruktionsarbeiten werden von der Firma Holzmann (Frankfurt a. Main) ausgeführt. Zum Glück ereignete sich der Unfall gerade während der Frühstückspause, so daß die 150 bei dem Brückenbau beschäftigten Arbeiter der Gefahr entgangen sind.

Hochsaison für Kanalschwimmer.

Paris, 30. August.

Wie aus Boulogne gemeldet wird, unternahmen heute zahlreiche Schwimmer vom Kap Gris Nez aus den Versuch, den Kermellanal zu durchschwimmen. Die Engländerin Hilda Harding und die Danin Jensen gingen gestern abend 9.30 Uhr, die Engländerin MacLennan um 11.10 Uhr ins Wasser. Ferner beabsichtigten die Engländerin Hawkes, der Schweizer Doria und der 65jährige Deutsche Dr. Schiff heute früh zu starten. Bis zur Stunde liegen noch keine Meldungen darüber vor, ob sie ihre Abfahrt ausgeführt haben. Außerdem sind gestern noch vier weitere Kandidaten, nämlich Miss Gleize, Miss Weidman, Miss Garvin und Frank Parks von England nach Kap Gris Nez abgereist, um gleichfalls im Laufe des heutigen Tages die Kanalüberquerung zu versuchen.

