

Volks-Zeitung

Freitag das achtsseitige farbige illustrierte Witzblatt ULK

erschient täglich einmal... Abonnementspreis... Druck und Verlag: Rudolf Mosse, Berlin S.W.

Mit „Jede Woche Musik“ Moden-Zeitung Sport-Zeitung Film-Zeitung Hausgartenztg Techn.Zeitung Witzblatt „ULK“

Strasse 67-68, Moritzplatz... Druck und Verlag: Rudolf Mosse, Berlin S.W.

Müllers Kabinetts-Bildung gescheitert? Don-Prozess wird abgekürzt - Scholz „sieg“

Reichstag und Luftschiffahrt

Willy Meyer, Hauptmann a. D.

Der neue Reichstag sieht sich auf dem Gebiet des Weltverkehrs vor eine dringliche Frage von sehr weittragender, wirtschaftlicher und kultureller Bedeutung gestellt. Ich meine die Frage der Einordnung der Luftschiffe in den Langstreckenverkehr. Der Erdball hallt wieder von bewundernswürdigen sportlichen Gross-taten unserer Flugzeuge. Darüber vergisst man scheinbar eine Schöpfung, deren Ausbau hauptsächlich deutschem Ingenium zu verdanken ist, eine Schöpfung, die berufen ist, auf dem Gebiete des Grossverkehrs revolutionierend zu wirken: unsere Luftschiffe. Einst waren wir bahnbrechend auf diesem Gebiet. Von der ganzen Welt wurden wir als Meister im Bau und im Betrieb solcher Fahrzeuge anerkannt. Und nun? Verodet sind unsere Werte. Kirchhofsrufe herrscht ringsum. Wie lange ist es her, dass das letzte Parseval-Luftschiff (Prallsystem) gebaut wurde? Und doch dürften Fahrzeuge dieses Systems im Verkehr auf mittlere Entfernungen (Etappen etwa bis 4000 Kilometer) sehr brauchbar und rentabel sein. Man denke nur, was die kleine „Norge“ (19 000 Kubikmeter) geleistet hat. Still ruht auch die Luftschiffwerft Schlut-lanz, obwohl sie für die Fortentwicklung des Starrluftschiffes von erheblicher Bedeutung gewesen ist.

Als einziges Werk ist nur noch die Zeppelin-Luftschiff-werft Friedrichshafen am Bodensee tätig. Sie führt einen aufreibenden Kampf mit Geldschwierigkeiten, um das Volkspendel Luftschiff fertigzustellen und dessen Fahrten vorzubereiten. Aus Mangel an Mitteln wird sie in ihren Plänen auf Schritt und Tritt gehemmt, sehr zum Schaden der Sache. Das Volkspendel Luftschiff erwartet eine sehr wichtige Aufgabe. Soweit dies mit einem einzigen Fahrzeug und mit den finanziellen Mitteln, die zur Verfügung stehen werden, möglich ist, muss dieses Schiff unserer Nation die Augen darüber öffnen, was Luftschiffe verkehrstechnisch und vor allem wirtschaftlich zu leisten vermögen. Es muss unserem Volk klar werden, dass die Ueberquerung der Ozeane und die Ueberwindung von weiten Landstrecken Sache des Luftschiffs und nicht des Flugzeugs ist. Aber wir dürfen die Klärung dieser entscheidenden Frage nicht von den geringen Möglichkeiten eines einzigen Schiffes und den zufälligen Geschehnissen seiner Fahrten abhängig machen. Wir müssen die Prüfung in umfassender Weise vornehmen. Wir wünschen nicht, dass nur eine einzige Bauart weiter entwickelt wird. Es muss auch den anderen Typen eine gleichartige Chance gegeben werden. Mit anderen Worten: wir müssen unserem so hoffnungsvoll begonnenen Luftschiffbau wieder Leben einhauchen, ihn aus seinem bleiernem Dornröschenschlaf erwecken. Die Frage ist nicht nur vom technischen, finanziellen und wirtschaftlichen Standpunkt aus zu beurteilen, sie hat auch eine sehr wichtige aussenpolitische Seite, so dass Dr. Stresemann dem Problem seine Aufmerksamkeit zuwenden sollte. Es würde ein bedeutendes aussenpolitisches Aktivum sein, wenn es unserem Vaterland, das schon so oft als Pionier vorangegangen ist, gelingen sollte, einen regelmäßigen, sicheren und zuverlässigen Luftverkehr mit Kanada, Nord- und Südamerika herzustellen. Wenn dieser Verkehr nicht post- und Frachtverkehr sein soll und wenn man wirtschaftliches Arbeiten von ihm erwartet, so muss man Luftschiffe und nicht Flugzeuge hierzu verwenden. Man bringe also die verlassenen Arbeitsstätten wieder zum Leben.

Mit Recht sagt man, dass die Exportfähigkeit Deutschlands in der Herstellung hochwertiger Qualitätserzeug-

Der unerfüllbare Zentrumsanspruch

Hindenburg gegen das Vizekanzleramt

Abgeordneter Müller-Franken berichtete gestern nachmittag, laut amtlicher Mitteilung, dem Reichspräsidenten über den weiteren Fortgang seiner Verhandlungen mit den für die Regierungsbildung in Betracht kommenden Persönlichkeiten und den Fraktionen des Reichstags, denen diese Herren angehören. Seine Bemühungen seien dadurch auf Schwierigkeiten gestossen, dass die Zentrumsfraktion nach ihren heutigen Erklärungen darauf bestehe, entweder für den Abgeordneten Dr. Wirth neben dem Verkehrsministerium auch das Amt eines Vizekanzlers oder an Stelle des Verkehrsministeriums ein politisches Ministerium, wie das des Innern, zu verlangen. Er sehe bei dieser Sachlage keinen Weg mehr für aussichtsreiche Verhandlungen. Der Reichspräsident erklärte, dass er an sich ein Bedürfnis für die Besetzung des in der Verfassung und der Geschäftsordnung der Reichsregierung nicht als regelmäßige Einrichtung vorgesehenen Amtes eines Vizekanzlers nicht anerkennen könne, es im übrigen auch ablehnen müsse, in Ausübung seiner verfassungsmässigen Rechte sich von einer Fraktion für die Zusammensetzung des Reichskabinetts bindende Vorschriften machen zu lassen; er ersuchte den Abgeordneten Müller-Franken, diese seine Entschliessung der Zentrumsfraktion mitzuteilen. Abgeordneter Müller-Franken wird dem Reichspräsidenten im Laufe des heutigen Vormittags Bericht über seine weiteren Besprechungen mit dem Vorstand der Zentrumsfraktion erstatten.

Man hat das Zentrum selten so direktionlos gesehen wie am gestrigen Tage. Es ging dauernd: „Raus aus die Kartoffeln!“, „Rin in die Kartoffeln!“ Ursprünglich war die Uebernahme der Vizekanzlerschaft eine persönliche Forderung Dr. Wirths. Als er für seine Person darauf verzichtete, um das Kabinett Müller nicht zu gefährden, nahm die Zentrumsfraktion die Forderung auf. Sie blieb aber nicht auf ihr bestehen, sondern wollte sich, wie die „Germania“ noch gestern abend mitteilte, mit einer „kleinen Besetzung“ im Kabinett begnügen. Aber auch diesen Standpunkt gab das Zentrum bald auf. Aus dem Hin und Her der gestrigen Verhandlungen — u. a. verlangte das Zentrum auch das Ernährungsministerium, das bereits dem Demokraten Dietrich zugesichert war — ergab sich schliesslich, dass

Die Besetzung eines „politischen Ministeriums“ durch einen Zentrumsmann bietet insofern Schwierigkeiten, als das Zentrum das von den Sozialdemokraten durch Verzicht Hilferdings freigemachte Reichsfinanzministerium merkwürdigerweise als politisches Ministerium nicht anerkennen will, und das Reichsinnenministerium, auf das sich das Zentrum kapriziert, von den Sozialdemokraten, die Severing an seiner Spitze sehen wollen, nicht aufgegeben wird.

das Zentrum für Wirth ein Ressortministerium und die Vizekanzlerschaft oder ein politisches Ministerium verlangt. Hermann Müller war bereit, dem Zentrum den Vizekanzlerposten zuzugestehen, aber der Reichspräsident von Hindenburg will von der Schaffung dieses Postens nichts wissen, wie aus dem oben veröffentlichten amtlichen Communiqué über den Besuch Hermann Müllers im Reichspräsidentenpalais hervorgeht.

Damit hat sich die Situation so versteift, dass ein Scheitern der Kabinettsbildung durch Hermann Müller schon fast eine Tatsache ist.

Nachdem der letzte Versuch Hermann Müllers, den Vorstand der Zentrumsfraktion umzustimmen, ohne Erfolg geblieben war, wird Müller sich heute vormittag um 10 Uhr nochmals zum Reichspräsidenten begeben, um ihm über das Scheitern seiner bisherigen Mission Mitteilung zu machen.

nisse zu suchen sei. Es ist sehr gut denkbar, dass deutsche Luftschiffe, und was zu deren Betrieb gehört, im Ausland lohnenden Absatz finden könnten. Gerade weil wir ein verarmtes Volk sind und unter erdrückenden Reparationslasten seufzen, müssen wir bei der Bewältigung der grossen Menschheitsaufgabe, die Meere und die weiten Landstrecken (durch Luftschiffe) zu beherrschen, in vorderer Front stehen. Geben wir der Welt Gelegenheit, uns beim Angriff auf die grossen friedlichen, internationalen Kulturprobleme im ersten Schützengraben als behetzte Kämpfer zu sehen, dann werden wir vermutlich rascher als durch Konferenzen und Notenwechsel von den untragbaren Belastungen freikommen, die Kriegerirsinn 1919 den verachteten und verhassten Deutschen zum Schaden der ganzen Welt aufgezogenen hat.

Ein kleines Brandgeschoss reicht aus, um sie in Flammen aufgehen zu lassen. Unbrennbares Heilungsgas steht uns Europäern aber nicht zur Verfügung.

Ganz verfehlt wäre der Schluss: die Luftschiffe seien, weil sie im Krieg versagt haben und von Flugzeugen besiegt wurden, auch unbrauchbar für den Verkehr und hätten nun auch auf diesem Gebiete den Flugzeugen zu weichen. Das wäre ein ähnhlicher Trugschluss, als wollte man behaupten, dass unser (in Wirklichkeit recht sicherer) Luftverkehr mit Flugzeugen äusserst gefährlich wäre, weil im Krieg so viele Flieger umgekommen sind. Flugzeug, Prallluftschiff, Starrluftschiff... sie sind keine Konkurrenten. Sie sind Kollaboranten.

Es wäre abwegig, wollte man aus falsch verstandenen finanziellen Konzentrationsnotwendigkeiten das Luftschiff zugunsten des Flugzeuges vernachlässigen. Ein Betrag, wie ihn der Umbau des Berliner Opernhause verschlungen hat, oder eine Summe, wie sie Herr Lohmann verloren hatte, würde, in Luftschiffe investiert, den grössten Segen haben können. Es ist aber keine Zeit mehr zu verlieren, wenn wir nicht überflügelt werden wollen von anderen Ländern, die das Problem erkannt haben und ihm bereits handelnd zu Leibe gehen.

Die Herstellung von Luftschiffen wird kein Mensch als Kriegsvorbereitung verdächtigen können, wie man es lange gegenüber unseren Verkehrsflugzeugen versucht hat. Die ganze Welt ist sich darüber einig, dass Luftschiffe im Landkrieg völlig unbrauchbar sind. Auch aus dem Seekrieg werden sie vermutlich von den Flugzeugen, die auf Mutterschiffen auf dem Meere verteilt sind, verdrängt werden. Die Luftschiffe bilden ein zu grosses Ziel.