



Mildbacher Tagblatt

Enztalbote Wildbader Zeitung
Amtsblatt und Anzeiger für Wildbad
und das obere Enztal

Erscheint täglich, ausgen. Sonn- u. Feiertags. Bezugspreis monatlich 1.40 RM. frei ins Haus geliefert; durch die Post bezogen im innerdeutschen Verkehr monatlich 1.70 RM. — Einzelnummern 10 Pf. — Postporto Nr. 50 bei der Oberamtspoststelle Reichenbühlung Wildbad. — Druckerei: Enztaldruckerei & Co., Wildbad, Ulmerstr. 11. — Telefon Nr. 12. — Verteilung: 12172. — Anzeigenpreis: Die einseitige Zeile oder deren Raum im Blatt Grundpreis 15 Pf., darüber 20 Pf. — Halbjahrespreis 50 Pf. Rabatt nach Tarif. Für Inserate und bei Nachlieferung werden jeweils 10 Pf. mehr berechnet. — Einmal bei Anzeigenannahme täglich 9 Uhr vormittags. — In Randspalten oder wenn gezielte Bezeichnung notwendig ist, wird jede Zeile separat berechnet. — Druck-Verlag und Schriftleitung: Theodor Graf, Wildbad, Mühlentorstr. 55. Telefon Nr. 479. — Redaktion: Hans Gollmer.

Was bedeutet uns Genf?

Die Völkerbundsversammlung wurde am Samstag geschlossen. Das Sekretariat, dieser große bürokratische Apparat, der immer mehr Selbstzweck zu werden scheint, hält wieder allein die Fäden der Völkerbundspolitik in der Hand, freilich nur für kurze Zeit. Denn schon im November werden Wirtschaftler und Militärs zahlreicher Staaten zu neuen Verhandlungen nach Genf fahren.

Mit mehr als gemischtem Gefühl mußten Freunde des Völkerbunds diesmal Genf verlassen, soweit sie sich über den Verlauf der diesjährigen Septemberversammlung ehrlich Rechenschaft ablegen. Aber auch die kritisch Bestimmten hätten doch kaum ein solches Maß offener und verfeilter Gegenätze und eine so offenkundige Unmöglichkeit, sich in den großen entscheidenden Fragen auch nur näherzukommen, vermutet. Die Alleneuropa-Frage, die anfänglich alles zu beherrschen schien, hat schließlich eine recht bescheidene Rolle gespielt. Zwar hat Briand sich ein Sprungbrett zu neuem Vorstoß durch einen europäischen Prüfungsausschuß gerettet; aber allen hochfliegenden Plänen, wie sie noch im vergangenen September in den Reden Briands und Stresemanns erschienen, sind schwere Bleigewichte angehängt worden. Die offenen Gegner des Briand-Plans, insbesondere England und Italien, werden dafür sorgen, daß die akademischen Erörterungen noch recht lange dauern.

Erster ist die wirtschaftspolitische Seite dieser Frage zu nehmen. Die französische Regierung hat unter Führung des Handelsministers Flandin eifrig an der Untermauerung eines östlichen Agrarblocks gearbeitet, dessen politische Führung Polen haben soll und dessen Protektor Frankreich sein will. Lockmittel und Ritz würden französische Agrarcredite bilden, die großenteils aus deutschen Tributgeldern, vielleicht sogar unter Inanspruchnahme der Baseler Tributbank, bereitgestellt werden sollen.

So würde sich, wenn dieser Plan Erfolg hat, die Lage ergeben, daß Frankreich deutsche Tribute dazu benutzt, um zu der politischen auch die wirtschaftliche Führung im Südosten und Nahen Osten zu gewinnen und Deutschland aus der natürlichen Führerrolle zu verdrängen. Gewiß wird man Deutschland gestatten, sich diesem System in bescheidener Stellung anzuschließen und die Franzosen dabei von der Sorge um den Abfall bestimmter Mengen osteuropäischer Agrarerzeugnisse zu befreien, die von Frankreich selbst ja niemals aufgenommen werden können. Gleichzeitig erreicht man so unter Ausnutzung der wirtschaftlichen Not Mitteleuropas, daß Deutschland sich wirtschaftlich und finanziell an einen von Frankreich geführten Kreis anschließt, der den Franzosen als „europäische Föderation“ vorausichtlich genügen würde. Damit wäre die Gefahr einer stärkeren Orientierung Deutschlands nach Italien hin vermindert und auch das Band zwischen Ungarn und Italien gelockert. So ist die Gefahr einer französischen Führung, die im Endeffekt doch wieder mehr politisch als wirtschaftlich sein würde, jetzt am Schluß der Genfer Tagung recht bedeutend. Es ist kennzeichnend, daß der französische Handelsminister Flandin schon Mitte dieses Monats nach Bukarest zu einer neuen Tagung der Balkan-Agrarstaaten fahren wird. Daß es Frankreich gelungen ist, einen Keil in die deutschen Südost-Pläne hineinzutreiben, kann nicht geleugnet werden.

Diese Tatsache ist eines der bedenklichsten Ergebnisse von Genf. Aber auch die sonstigen Ergebnisse in den großen politischen Fragen haben enttäuscht. Es sei z. B. nur festgestellt, daß die Abrüstungsfrage, d. h. die Erfüllung der im Völkerbundspakt verlangten allgemeinen Rüstungsvermindung, ungeachtet der energischen Rede Hendersons, eher rückwärts als vorwärts geschritten ist. Die deutsche Stimmhaltung bei einem geradezu ständigen Beschluß der Völkerbundsversammlung ist nicht zu rechtfertigen. Deutschland hätte nicht nur dagegen stimmen, sondern diese Haltung auch mit größter Offenheit begründen müssen. Auch in der Minderheitenfrage war die deutsche Haltung zu schwach. Ganz unverständlich war es, daß man es auf deutscher Seite vorzog, von den unerhörten Mißhandlungen gänzlich zu schweigen, die geradezu deutschen Minderheiten zugefügt worden sind.

In der Revisionsfrage herrschte auf deutscher Seite völliges Schweigen. Damit sind wir hinter den Stand des vorigen Jahres weit zurückgefallen, wo immerhin ausgiebig über Artikel 19 gesprochen wurde. Damit wurde eine der günstigsten Gelegenheiten verpaßt, die sich jemals in Genf geboten haben. Der Eindruck der Reichstagswahl war in allen Genfer Kreisen ungeheuer. Die Bereitschaft, die schwierige, ja verzweifelte Lage Deutschlands anzuerkennen, war schon angesichts der Debatten über die Weltwirtschaftskrise größer als sonst. Es war dringend notwendig, daß die Tribüne des Völkerbunds benutzt wurde, um unter dem Eindruck der Wahl einmal Deutschlands wirkliche Lage, die Unerträglichkeit einer Revision und die Gefahren, die sich hier aus einer feindseligen oder verständnislosen Haltung des Völkerbunds ergeben müßten, in der eindringlichsten Weise darzulegen. Früher oder später werden wir doch Worte sprechen und Dinge tun müssen, die bei unseren unveröhnlichen Gegnern und vielleicht auch in anderen

Tagespiegel

Der Reichswehrminister hat aus Anlaß der letzten Unglücksfälle Vertreter deutschen Flugzeugbaus für Donnerstag zu einer Konferenz zur Besprechung von weiteren Sicherungsmaßnahmen in der Luftfahrt eingeladen.

Der Reichsrat wird am nächsten Samstag den Entwurf des Pensionstüchtungsgesetzes in Beratung nehmen. Die Ausschussberatungen der Wahlrechtsreform beginnen am kommenden Dienstag.

Die Wahl des sächsischen Ministerpräsidenten durch den Landtag ist wieder ergebnislos geblieben.

Der Ausschuß der Staatspartei ist am Dienstag zur Besprechung der kritischen Lage der Partei zusammengetreten. Die vertrauliche Mitteilung Nahtaus an Führer des Jungdeutschen Ordens, daß die Verbindung mit der Demokratischen Partei seinen Erwartungen nicht entsprochen habe und daß er sich von der Staatspartei zurückziehen werde, wird als ein Bruch der Vereinbarungen angesehen. Die Jungdeutschen warfen den Demokraten vor, daß sie alle führenden Stellen der Partei für sich beanspruchten; sie verlangten den Rücktritt Webers und Meyers. Die Art der „Führung“ Höpfer-Wochs sei unerträglich. Die Demokratische Partei wird am Freitag einen Parteitag abhalten; der alte Name soll wieder angenommen werden. Die Staatspartei würde also bereits aufhören zu existieren.

Der Führer der Demokratischen Partei Dr. Koch ist zurückgetreten.

Der dänische Reichstag ist am Dienstag mit einer programmatischen Rede des Ministerpräsidenten Neuning eröffnet worden.

Der französische Kriegsminister Maginot hat mit dem Generalstabschef Weygand und zahlreichen Offizieren eine Besichtigungsreise in den Befestigungen an der deutschen Grenze begonnen.

Briand hat sich in Genf eine „Erkältung“ zugezogen und muß das Zimmer hüten. Er wird den Staatspräsidenten auf seiner Reise nach Marokko nicht begleiten können.

Die brasilianische Regierung hat die Reservisten der ersten und zweiten Klasse bis zu 30 Jahren durch Dekret einberufen.

Trotz des Belagerungszustandes beabsichtigen mehrere Gewerkschaften in Buenos Aires (Argentinien), für Mittwoch den Streik auszurufen. Die Polizei hat mehrere Gewerkschaftsführer verhaftet.

Kreisen Mißfallen erregen müssen. Dann aber ist eine wichtige Vorbereitungs- und Aufklärungszeit unausgenutzt geblieben.

Das Unglück des „R 101“

Schluß mit dem englischen Luftschiffbau?

Ueber die Ursachen des Unglücks des englischen Luftschiffes bestehen bis jetzt immer nur noch Vermutungen. Als sicher kann nur gelten, daß die Explosion nicht in der Luft erfolgte. Die Ueberlebenden erklärten, daß das Luftschiff vor dem Unglück kaum anders geflogen sei als sonst. Das schlechte Wetter sei allerdings nicht ohne Einfluß auf die Fahrt gewesen. Einige Fachleute glauben, die Hölle sei durch das Regenwasser durchtränkt und derartig schwer geworden, daß sie das Luftschiff nach unten gedrückt habe. Dazu sei ein plötzlicher Luftstöß senkrecht von oben gekommen. Etwas Ähnliches erfolgte bei der jüngsten Fahrt des R 100 nach Kanada, wo über dem St. Lorenz-Strom dieses Schwesterluftschiff des verunglückten R 101 durch senkrechte Windstöße einmal 750 Meter in die Höhe und kurz darauf 125 Meter in die Tiefe gedrückt wurde.

Es scheint festzustehen, daß das Luftschiff von Cardington aus ständig an Höhe verloren hat. Offenbar war die Führung sich dessen aber nicht bewußt, da nach der Aussage eines Ueberlebenden der Befehl aus der Führergondel an die Maschine zum Verlangamen erst unmittelbar vor dem Aufschlag des Schiffes gegeben wurde. Da das Luftschiff natürliche Höhenmesser besaß, müssen diese versagt haben. Derartige ist bereits häufiger vorgekommen, da der Höhenmesser vom Luftdruck abhängig ist und es deshalb nicht immer möglich ist, festzustellen, ob die Angaben des Messers auf Druckveränderungen oder auf Höhenveränderungen zurückzuführen sind.

Die Entstehung des Brands wird auf mancherlei Ursachen zurückgeführt. In der Spitze des Schiffes befand sich eine elektrische Batterie. Beim Aufschlagen des Schiffes wurde die Verbindungsstange zerrissen, wodurch Kurzschluß entstehen mußte. Die hiermit verbundene Funkenentladung kann das Benzin, das als Brennstoff für eine Anlassermaschine benutzt wurde, entzündet haben. Die Motoren selbst wurden mit Schweröl getrieben, damit in den tropischen Gebieten die Feuergefahr, die mit Benzin verbunden ist, nach Möglichkeiten vermieden werden sollte. Es gab an Bord des Schiffes sogar ein Rauchzimmer, weil man die

Feuersgefahr nicht hoch einschätzte. Eine andere Möglichkeit der Feuerentstehung kann darin gefunden werden, daß beim Ausschlagen des Schiffes die heißen Maschinen in die Hülle hineingedrückt wurden, die dann sofort Feuer fangen mußte. Endlich besteht noch die Möglichkeit der Feuerentstehung dadurch, daß beim Zerreißen der Hülle das ausströmende Wasserstoffgas mit heißen Maschinenteilen oder mit durch Kurzschluß oder Reibung entstandenen Funken in Berührung kam.

Die englische Presse ist überwiegend der Meinung, mit dem Luftschiffbau in England müsse Schluss gemacht werden. Sie seien zu kostspielig. Schon im Krieg hätten die deutschen Luftschiffe verfaßt. Daily Mail sagt, die englische Marine müsse sich jetzt entscheiden, ob der noch übrige R 100 oder ähnliche Luftschiffe zu Marinezwecken nötig seien; zu gefährlichen Zwitterflügen dürfe R 100 nicht mehr verwendet werden. Die Kritiker von R 101 hätten übrigens ein Unglück wie das vom 5. Oktober genau vorausgesehen.

R 101 war im Gegensatz zu dem Schwesterluftschiff R 100, das von einer Privatfirma gebaut ist und ihr gehört, ein Regierungsschiff. Privatfirmen waren weder an den Plänen noch an dem Bau beteiligt.

Gemeinsame Beerdigung

Das englische Luftfahrtministerium hat den Familienangehörigen der Berunglückten vorgeschlagen, die Ueberreste gemeinsam zu bestatten, da bei den meisten die Persönlichkeit nicht mehr festgestellt werden könne. Sie sollen in Cardington oder in dessen Nähe beigelegt und ein Denkmal an ihrer Ruhestätte errichtet werden. Die Beerdigung wird auf Staatskosten erfolgen.

Die Ueberreste der Toten wurden am Montag in Särgen unter militärischen Ehren in das Rathaus in Beauvais übergeführt. Die französische Regierung hat den Dienstag als Nationaltrauertag für ganz Frankreich erklärt.

Ueberführung der Leichen nach England

Der Leiter der englischen Untersuchungskommission, Major Holt, stellte fest, daß insgesamt 46 Leichen geborgen worden sind. Die Särge wurden am Dienstag vormittags 11 Uhr auf Geschüßlafetten aufgebahrt und vom Rathaus nach dem Bahnhof geführt. Der geplante Trauergottesdienst in der katholischen Kirche wurde auf Wunsch der Engländer abgeblasen. Mit einem Sonderzug wurden die Leichen nach Boulogne gebracht, wo sie von zwei englischen Torpedobootzerstörern an Bord genommen und nach England überführt wurden.

Edener verteidigt den Luftschiffbau

In seiner Meinungsäußerung über das englische Luftschiff gab Dr. Edener in Leipzig noch folgende interessante Erklärung ab:

Die schwierigste Fahrt des „Graf Zeppelin“ sei nicht der Flug um die Erde gewesen, sondern die Fahrt nach Südamerika. Dabei habe die Frage gelöst werden müssen, ob der Zeppelin überhaupt die ungeheuer starken Regenfälle auf dem Äquator durchqueren könne. Man habe sich so für diese Fahrt vorbereitet, daß man sicher die 60 Mann nach Südamerika habe bringen können. Aber möglicherweise hätte die Fahrt doch so verlaufen können, daß man sich vollständig ausgegeben hätte und sich hätte davon überzeugen müssen, von solchen Fahrten sei in Zukunft Abstand zu nehmen. Es habe sich aber gezeigt, daß die Luftschiffe nach Zeppelinscher Bauart, und dabei schließe er auch die englischen Luftschiffe ein, doch allen Vagen gewachsen seien.

Man könne nun die Frage vorlegen, wodurch das englische Luftschiff zum Scheitern gebracht worden sei. Das Luftschiff „R 101“ habe mit starkem Sturm, Regen und Böen zu kämpfen gehabt. Aber dies könne noch nicht allein zur Katastrophe geführt haben, denn bei der Honefahrt des „Graf Zeppelin“ z. B. habe man ein ungeheuer schweres Gewitter durchqueren müssen. Man habe ungefähr 20 Einschläge und Durchschläge von Hagelkörnern an der Außenhülle des „Graf Zeppelin“ festgestellt müssen. Der Umstand, daß das Luftschiff hinauf- und heruntergedrückt werde, könne nie eine Explosion herbeiführen. Bei einem Aufstoßen der metallischen Gerüste auf den Boden könnten allerdings Funken entstehen. Diese Ursache müsse als möglich bei der Explosion der „R 101“ angenommen werden. Unverständlich sei aber, besonders bei dem Vergleich mit den schwierigsten Fahrten des „Graf Zeppelin“, daß das englische Luftschiff überhaupt den Boden berühren konnte, denn zunächst stehe für ihn fest, daß ein Luftschiff dieser Bauart auch in den schlimmsten Vagen in der gleichen Flughöhe gehalten werden könne, was durch den „Graf Zeppelin“ vollkommen zweifelsfrei erwiesen sei.

Der zur Untersuchung nach Beauvais gesandte englische Luftkapitän Holt soll der Ansicht sein, daß das aus Stahlrohren bestehende Gerüst der R 101 nicht die nötige Festigkeit gehabt habe. Schon während der Fahrt soll sich das Gerüst

