



**Vor Deutschlands Antwort!**

Will Frankreich grundf?hlich sabotieren?

Die Welt sieht heute auf Adolf Hitler. Gest?ht auf ein Wahlergebnis, das ihn tats?chlich berechtigt, im Namen des ganzen deutschen Volkes zu sprechen, wird er durch die britische Regierung den Westm?chten des einstigen Locarno-paktes seine erweiterten und im Einzelnen n?her durchgearbeiteten Vorschl?ge f?r einen konstruktiven Frieden in Europa vorlegen.

Es ist nicht die deutsche Auffassung allein, sondern es ist auch von den anderen immer wieder hervorgehoben worden, da? der Angelpunkt dieser Befriedung unseres Erdteils das deutsch-franz?sische Verh?ltnis sei. Deshalb haben schon die Angebote, die der F?hrer am 7. M?rz in ?ffentlicher Reichstagsitzung machte, sich vor allem auf die Neuregelung dieser Beziehungen bezogen, ohne da? dar?ber jene anderen europ?ischen Verh?ltnisse, an denen Deutschland interessiert ist, beiseite gelassen wurden. Schon der Anla? der derzeitigen internationalen Krise, die sachlich v?llig ungerichtete Aktion, die Frankreich wegen der Wiederherstellung der deutschen Souver?nit?t an der Westgrenze des Reiches einleitete, gebietet es, das deutsch-franz?sische Problem vorwegzunehmen.

Man mu? sich fragen, welchen Zweck Herr Flandin, Frankreichs Außenminister, verfolgte, als er am Sonntagabend in Begleitung einer Abordnung im Voraus seine erst zu erwartenden Vorschl?ge des F?hrers, die er noch gar nicht kannte, dadurch zu entwerfen versuchte, da? er mit Zweifeln, sachlichen Entstellungen und grunds?tzlicher Kritik an sie herantrat. Wollte er damit Wahlst?mung machen, die der Regierung g?nstig ist, oder wollte er von vorn herein die internationale Stimmung f?r die Aufnahme des neuen deutschen Angebots verderben?

Herr Flandin beharrt dabei, den ungew?hnlichen Schritt, zu dem Frankreich die Westm?chte des einstigen Locarno-paktes dr?ngte, zu rechtfertigen, und er tut das durch Wiederholung eben der Argumente, die die Welt seit Poincaré immer wieder zu h?ren bekommen hat, wenn Frankreich das „Recht“ seiner Gewaltvertr?ge von 1919 vertrat. Sie sind durch die ewige Wiederholung nicht glaubhafter und nicht durchschlagender geworden. Frankreich kennt nur das Recht des geschriebenen Buchstaben. Es l?st den Rechtsanspruch des Lebens und der gesunden Vernunft nicht gelten. Der politische Sinn eines Vertragsparagraphen gilt ihm nur dann, wenn er zugunsten Frankreichs spricht. Der Sinn der Entmilitarisierungsbestimmungen, die der Locarno-Vertrag aus dem Vers?iler Vertrag ?bernahm, war der, Frankreich den Einmarsch in Deutschland zu erleichtern. Es ist in diesen Tagen mit naiver Offenheit ausgesprochen worden, da? daran nicht ger?ttet werden d?rfte, beispielsweise durch die Anlage deutscher Grenzbefestigung, weil sonst f?r die ?stlichen und s?d?stlichen Alliierten Frankreichs das B?ndnis wertlos werde. Also besteht Herr Flandin auf diesem Paragraphen. Der Sinn des deutsch-sowjetrusischen Pactes ist es, ein milit?risches Zusammenwirken Frankreichs und der Sowjetunion gegen Deutschland, unabh?ngig von den ohnedies ja br?chigen Sicherungen des sogenannten Kollektivsystems, zu organisieren. Deshalb spricht Herr Flandin nicht davon, denn das w?rde ihm das Konzept verderben.

Er nennt seine Auslegung der Vertr?ge „Recht“, und er nennt die Berufung des F?hrers auf das unver?u?erliche Lebensrecht des deutschen Volkes „Gewalt“. Schlo? Frankreich um des Rechtes oder um der Gewalt willen seinen Vertrag mit Moskau? Baute es um des Rechtes willen jene waffenstarrende Befestigungslinie aus Stahl und Beton einen W?chsenschuh weit von der deutschen Grenze, und will es um des Rechtes willen Deutschland daran hindern, sich selbst auch einen Grenzs Schuh zuzulegen? Oder geschieht beides nicht als Ausdruck eines nackten Gewaltstandpunktes?

Herr Flandin hat sich ?ngstlich geh?tet, diese Fragen, die schlie?lich das einf?ltigste Gem?t begreifen mu?, anzur?hren. Er hat auf seine Vertr?ge gepostet und hat ihnen a's Ventil f?r ein sich gegen sie auslebendes lebendiges Recht den Schiedspruch „unabh?ngiger und unparteilicher Richter“ aufgeschraubt. Wenn diese Richter wirklich unparteilich und unabh?ngig sind, dann werden auch sie wieder nicht ?ber den Buchstaben geschriebenen Rechts oder, besser gesagt, dessen, was als Ausdruck einer zeitgebundenen politischen Situation in Rechtsformeln gebracht wurde, hinaussehen. Das Politische selbst ist etwa im Flu? und ihm entgegen gibt es weder eine Unabh?ngigkeit noch eine Unparteilichkeit. Wer das beweisen sollte, braucht nur die Spr?che nachzupr?fen, die etwa der V?lterbundsrat, der ja eine Art Oberster Gerichtshof zur Wahrung des internationalen Rechts sein soll, gef?llt hat. Sie waren immer von der politischen Interessenlage der im Rat vertretenen Staaten diktiert, und eben noch haben wir erlebt, da? der gegen Deutschland gef?llte Spruch in geheimen Beratungen festgelegt war, noch ehe man den Vertreter Deutschlands geh?rt hatte. Auf die Rede Ribbentrops in London folgte unmittelbar das in allen Einzelheiten bereits vorliegende Verdict.

Es ist der deutsche Standpunkt, da? ein haltbarer Frieden nur gew?hrleistet sein kann, wenn er von Land zu

Land unter Abw?gung der v?erseitigen besonderen Interessenlage in seinen Grundlagen und Bedingungen vereinbart wird. Deshalb das Festhalten am Grundsatz der zweiseitigen Vertr?ge. Flandin stellt ihm wieder die These der kollektiven Sicherheit unter dem Motto von der „Unteilbarkeit des Friedens“ gegen?ber. Wann wird die Welt begreifen, da? dieses System nichts weiter ist als der Ausdruck des franz?sischen Vorherrschaftsanspruches? In dieser allgemeinen, ?ber den ganzen Erdteil erstreckten Interessenverkn?pfung sichert Paris sich die M?glichkeit, an jedem Punkte Europas einzugreifen, wenn ihm das gerade erscheint. Man hat fr?her die Ansicht vertreten, internationale Konflikte m?chten, wenn irgend anf?nglich, lokalisiert werden. Frankreich will das Gegenteil, d. h. es will aus jeder begrenzten Auseinandersetzung einen Weltbrand machen k?nnen, und es hat durch seine, unter v?lliger Au?erachtlassung des Kollektivsystems abgeschlossenen zweiseitigen B?ndnis- und Beistandsvertr?ge daf?r gesorgt, da? dieser Weltbrand die Front seines Flammenwalls immer gegen Deutschland lehren wird.

Will Herr Flandin und will das franz?sische Volk den „Frieden auf dauerhafter Grundlage“, von dem der Minister sprach, dann darf nicht sein Weg beschriftet werden, dann mu? der Weg Hitlers gegangen werden.

**„Z. 129 Hindenburg“ Kurs: Brasilien**

Zum ersten Mal „Hindenburg“ ?ber dem S?dantlantik „Z. 130“ bereits auf Stapel

Am Dienstag nahm „Z. 129 Hindenburg“ bereits die S?damerikafahrt an.

Vier Tage und drei N?chte sind die beiden Zeppeline auf ihrer Wahlfahrt durch Deutschland ununterbrochen unterwegs gewesen. Ihr Erscheinen war ?berall, wo das Surren ihrer Propeller ert?nte, ein Erlebnis, f?r das ihnen das deutsche Volk au?erordentlich dankbar ist.

Es ist bezeichnend f?r das Tempo von Friedrichshafen, da? nur ein Ruhetag eingeschoben wurde. Programmgem?? und jahrplanm??ig ?bernimmt nunmehr der neue Zeppelin den Turnus der S?damerikafahrten, der lediglich im Sommer mit einer Reihe von Fahrten nach Nordamerika unterbrochen werden wird. Seine erste Fahrt nach Brasilien ist zugleich die letzte von Friedrichshafen aus, denn wenn er auch noch einmal dorthin zur?ckkehren wird, ist bereits entschieden, da? etwa von Osnabr?ck ab die kommenden S?damerikafahrten ausschlie?lich von der neuen Halle in Frankfurt am Main ihren Ausgang nehmen.

Inzwischen ist in Friedrichshafen bereits das n?chste Luftschiff „Z. 130“ auf Stapel gelegt worden. Die Arbeit geht ununterbrochen weiter. Die Beileistung ist auch notwendig, wenn man bedenkt, da? der Bau des „Z. 129“ vier Jahre erfordert hat. Nach Mitteilungen Dr. Edeners wird aber die Baueit der n?chsten Zeppeline sich erheblich vermindern, weil sie grunds?tzlich nach dem Modell des „Z. 129“ hergestellt werden. In den n?chsten Jahren wird also die deutsche Verkehrsluftfahrt von den Luftschiffen „Z. 127“ und „Z. 129“ bestritten werden. In den vergangenen Tagen ist sicherlich vielfach die Frage gestellt worden, wo denn „Z. 128“ geblieben sei. Man wird auch annehmen k?nnen, da? au?erhalb Deutschlands, wo immer man die beiden Luftschiffe nebeneinander zu sehen bekommt, die gleiche Fragestellung erfolgen wird. Deshalb sei darauf verwiesen, da? „Z. 128“ wohl angefangen wurde, aber nicht vollendet worden ist.

Die Ursache war die bekannte furchtbare Katastrophe des englischen Heeresluftschiffes ?ber Frankreich. Dr. Edeners bestimmte, da? alle k?nftigen Luftschiffe mit dem unver-

brennbaren amerikanischen Gas Helium als Tragstoff gefahren werden sollten. Infolgedessen wurde „Z. 128“ gewisserma?en abgewradt. Er ist ?brigens nicht der einzige Zeppelin, dem dieses Schicksal beschieden war. Von den 129 Zeppelin-Nummern sind n?mlich nur 118 f?r vollendete Luftschiffe verwandt worden. 91 wurden in Friedrichshafen, 17 in Potsdam und 10 in Staaken erbaut. 11 Luftschiffe wurden nicht ausgef?hrt, wenn auch ihre Pl?ne bereits festlagen. In der Regel handelt es sich um die Anwendung von Neukonstruktionen auf Grund von Verkehrsverf?hrungen. Da die geplanten oder zumeist in Bau befindlichen Luftschiffe nicht mehr umkonstruiert werden konnten, fielen sie als Bauten aus, doch werden sie selbstverst?ndlich als Werkstattnummern weiter gef?hrt.

Mit der Taufe mit Namen ist man zum Vorkriegsbrauch zur?ckgegangen. Sieben Luftschiffe haben bereits Namen getragen. „Hindenburg“ und „Graf Zeppelin“ werden diese ruhmreiche Ueberlieferung zu Ehren Deutschlands fortsetzen.

**Erste S?damerikafahrt**  
**des Luftschiffes „Hindenburg“**

Friedrichshafen, 31. M?rz. Das Luftschiff „Hindenburg“ ist am Dienstag fr?h 5.28 Uhr unter F?hrung von Kapit?n Lehmann zu seiner ersten S?damerikafahrt gestartet. Um 8.15 Uhr lag das Luftschiff ger?tet f?r die gro?e Fahrt in der Halle verankert. 55 Tonnen Betriebsstoff, ausreichend f?r 120 Flugstunden, 50 Kilogramm Post, 2,5 Tonnen Proviant, 1500 Kilogramm Fracht, darunter ein schnittiger elfenbeinfarbiger Olympiapelwagen, waren im Laufe des Montags an Bord geschafft worden. Nach 4 Uhr trafen Besatzung und Fahrg?ste in der Halle ein. Die Zollbeamten gen?igten ihrer Pflicht. 38 Fahrg?ste erledigten die notwendigen Formalit?ten und besa?en durch das Fallreep das Luftschiff. Es sind au?er Presse- und Regierungsvertretern Angeh?rige verschiedener Nationen, Brasilianer, Holl?nder, Franzosen, Nordamerikaner und Oesterreicher an Bord. Professor Dr. Dickmann aus M?nchen, der Berater des Luftschiffbaues Zeppelin in Hauptversammlungen, Direktor Bronsky von der Luftthania, Gr?fin Waldbek, Baronin Leitner, Commander Ved von der amerikanischen Marine, der schon verschiedene Fahrten im neuen Luftschiff mitgemacht hat, nehmen an der Fahrt ebenfalls teil. Dr. E?dener nimmt an der Fahrt als Beobachter teil.

Nachdem die Fahrg?ste das Luftschiff besa?en hatten, wurde es aus seiner Verankerung gel?st und die Mannschaften nahmen ihre Pl?tze an den Tauen ein. Kapit?n Lehmann empfing noch die letzten Wettermeldungen und besa? darauf die F?hrergondel. Der Kommandant des „Graf Zeppelin“, Kapit?n von Schiller, erschien ebenfalls, um Abschied zu nehmen und beim Start anwesend zu sein. Aus den Fenstern des Fahrg?stendecks blinnten vergn?gt die Fahrg?ste und wechselten letzte Abschiedsworte mit ihren Angeh?rigen. Um 5.20 Uhr gab Kommandant Saut von der F?hrergondel aus das Kommando zur Ausfahrt. Das Schiff verlie? am Unterkost seine Halle durch das ?stliche Tor. Die Scheinwerfer beleuchteten den riesigen Silberleib des Schiffes. Das Schiff wurde in die Windrichtung gedreht und aus der Verankerung am Mast gel?st. Nach dem Kommando „Luftschiff hoch!“ erhob sich um 5.28 Uhr unter Hochrufen und T?scherschwenken der Luftriele. Nach einer Rundfahrt ?ber der Stadt verlie? das Luftschiff in n?rdlicher Richtung das Gel?nde und zog stolz seine Bahn.

Die Fahrttaute wird erst w?hrend der Fahrt auf Grund der einlaufenden Wettermeldungen festgelegt.

Stuttgart, 31. M?rz. Das Luftschiff „Hindenburg“, das in Friedrichshafen zu seiner ersten S?damerikafahrt gestartet ist, f?ttete um 7 Uhr Stuttgart ?berraschend zum zweitenmal einen Besuch ab. Da das Luftschiff unangemeldet kam und ein Motorenger?usch kaum zu vernehmen war, wurde das Schiff nur von den Menschen, die zur Morgenstunde an ihre Arbeitspl?tze eilten, bemerkt und freudig begr??t. Das Luftschiff flog sehr rasch in n?rdlicher Richtung weiter.

**Erste Ozeanfahrt des „Z. 129 Hindenburg“**  
**Den Rhein entlang nach Holland**

An Bord des Luftschiffes „Hindenburg“, 31. M?rz. (Kunstsprach des Sonderberichterstatters des DNB.) Um 10.30 Uhr haben wir bei Roermond die holl?ndische Grenze ?berquert, nehmen also geraden Kurs auf Den Haag der die S?dk?ste Englands, etwa auf der H?he Londons. Wir schneiden dann die Biscaya und Cap Finisterre, ber?hren vielleicht Madeira und legen die Fahrt in s?dlicher Richtung wie gew?hnlich fort. Die bisherige Reise ging bei sonnigem, windstillem Wetter und ruhiger Fahrt ?ber Schwaben, am Taunus und Westerwald entlang nach R?ln. Von dort an wurde es diesig. Die Teilnehmer f?hlen sich auf dem Luftschiff schon vollkommen zu Hause. Bisher besteht noch Rauchverbot, das aber nach dem Mittagessen aufgehoben werden soll. Ueberall, wo wir hinkommen – auch in Holland – ist die Bev?lkerung in heller Begeisterung ?ber unser stolzes Luftschiff, das volle Fahrt macht. Kurz nach 12 Uhr haben wir, nachdem Dortrecht, Rotterdam und Den Haag ?berflogen wurden, die Nordsee ungef?hr beim Rotdebad Scheveningen erreicht. Das Wetter ist leider wenig klar. Der Wind ist g?nstig. Der R?denh?r

**Kurze Tages?bersicht**

- Volkskammer von Ribbentrop** ist am Dienstag nachmittag nach London geflogen, um dort die deutsche Antwort zu ?berreichen.
- Die englische Presse und Deffentlichkeit besch?ftigt sich kritisch vor allem mit den Generalstabsbesprechungen, die demn?chst zwischen Frankreich, England und Belgien gef?hrt werden sollen.
- Z. 129 „Hindenburg“ hat seine erste Ozeanfahrt angetreten und ist ?ber Stuttgart, R?ln, Holland nun bereits an der Nordk?ste Spaniens angelangt.
- Die Italiener haben an der Nordfront die Danakil-W?ste ?berwunden und sto?en in Richtung auf den Tanasee vor, wodurch sich die englische Presse beunruhigt f?hlt.
- In Madrid sind die Parteien der Rechten aus dem Parlament ausgezogen.





