"DER COURIER".
The Organ of the German-speaking People of Canada in the West.
MEMBERS OF A.B.C.
Printed and published every Wednesday by The Western Printers Association, Ltd., a joint stock company, at its office and place of business, 1835 Halifax Street, Regina, Sask., Canada.
All stock owned by the readers of the paper.
J. W. EHMANN,
Managing Director.
— Advertising Rates upon Application. —

Zweiter Teil

Der Courier

und „Der Herold" — Organ der deutschsprechenden Canadier. Mittwoch, den 6. Januar 1932.

„Der Courier"
Für Canada: Ein Jahr voraus, $2.00; sechs Monate, $1.00; drei Monate 50 Cents.
Für Ver. Staaten: Ein Jahr $2.00; 6 Monate $1.00.
Für übriges Ausland: Ein Jahr $3.50; sechs Monate $2.00; drei Monate $1.00.
Reklame kostet 98c per Zoll einspaltig. Bei größeren Kontrakten entsprechenden Rabatt.
Kleine Anzeigen wie „Zu verkaufen", „Gesucht", usw.:
Für jede Anzeige 1 Zoll einspaltig, 75c; für jede weitere Insertion 50c.
Für jede Anzeige 2 Zoll einspaltig $1.25; für jede weitere Insertion 90c.

Wunderflugzeuge der Zukunft

Im fliegenden Geschoß über den Atlantik. — Die Entwicklung des Flugwesens im kommenden Jahrzehnt.

Von Antoni Fokker,
dem weltbekannten Flugzeugkonstrukteur.

Langsam, aber unaufhaltsam meistert der Mensch die zahlreichen, verschiedenartigen Probleme des Fliegens mit hohen Geschwindigkeiten. Noch vor zwei Jahrzehnten hätte der Bau eines Flugzeugs, das mit einer Schnelligkeit von rund 700 Kilometern die Stunde durch die Lüfte rast, als ausgeschlossen gegolten. Heute sind wir so weit, wie der Rekordflug des englischen Leutnants Stainforth gezeigt hat, eine Leistung, die alles in den Schatten stellt, was bisher auf dem Gebiete der Fliegerei geleistet wurde. Für jemanden, der die Maschine mit der unvorstellbaren Schnelligkeit von mehr als zehn Kilometern in der Minute den Raum durcheilen sah, erscheint es nur natürlich, daß, nachdem der Eindruck des Wunders verblaßt ist, die Frage nach der weiteren Entwicklung des Flugwesens im kommenden Jahrzehnt auftaucht.

Wo liegen die Grenzen der menschlichen Fähigkeit, sich mit solch unglaublichen Geschwindigkeiten fortzubewegen? Wird sich das Flugwesen im nächsten Jahrzehnt im gleichen Verhältnis weiter entwickeln wie im vergangenen? Welche Rolle wird das Fliegen künftig im inner- und zwischenstaatlichen Verkehr spielen?

Beschäftigen wir uns zunächst mit der Frage der Schnelligkeit! Aus langer Erfahrung wissen wir, daß Geschwindigkeit und Kosten sich nicht von einander trennen lassen. Im Flugwesen sind beide Ausdrücke gleichbedeutend. In der Handelsluftfahrt wird man m. E. aus Rücksicht auf die Kosten wie auch aus technischen Gründen über 300 Stundenkilometer nicht hinausgehen. Wenn dies auch, verglichen mit den riesigen Geschwindigkeiten der Rennmaschinen, wenig erscheint, so stellt es doch immerhin das Doppelte der heute bei Handelsflugzeugen üblichen Schnelligkeit dar. Das würde—und ich sehe keinen Grund, warum man diesem Ziel nicht schon in den nächsten Jahren bedeutend näher kommen sollte — eine gewaltige Leistung des Flugzeugs als eines schnellen, wirtschaftlichen und leistungsfähigen Verkehrsmittels bedeuten.

Bei Entfernungen über 7000 Kilometer wird auch das Luftschiff eine Rolle spielen. Gegenüber dem Flugzeug hat man diesen Teil der Luftschiffahrt vernachlässigt. Abgesehen von einigen bemerkenswerten Versuchen sind nur geringe Fortschritte gemacht worden; man hat den Schwerer-als-die-Luft-Maschinen größere Aufmerksamkeit zugewandt, von denen man sich hinsichtlich Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit mehr versprach. Auf ihrer gegenwärtigen Entwicklungsstufe stehen die Leichter-als-die-Luft-Fahrzeuge erst am Anfang. Reisen, wie sie der „Graf Zeppelin" mit dem bekannten Erfolge machte, haben viel dazu beigetragen, um das weitverbreitete Vorurteil zu beseitigen, das Versuche auf diesem Gebiete nachteilig beeinflußte. Doch bleibt noch viel zu tun. Schon eine nahe Zukunft wird auch hier beachtliche Fortschritte sehen.

Das Luftschiff wird indessen hinsichtlich der Geschwindigkeit niemals mit dem Flugzeug in Wettbewerb treten. Das Geheimnis der Schnelligkeit liegt in der Beseitigung des Luftwiderstandes auf das geringstmögliche Maß. Das Schnellflugzeug der Zukunft dürfte, wie ich glaube, nach den Grundgedanken eines Geschosses gebaut werden. Nach Erreichung einer gewissen Schnelligkeit lassen sich die Flügel beträchtlich verkleinern, so daß man zu der Vorstellung eines Apparats gelangt, dessen Flügel sich gänzlich in den Rumpf hineinziehen lassen und nur wieder ausgeschoben werden, wenn man landen oder starten will.

Flugzeugkonstrukteure haben sich bereits mit diesem Gedanken beschäftigt, und im Laufe der Zeit dürfte sich der menschliche Geist der Aufgabe des Baus einer solchen Maschine gewachsen erweisen, die in vollem Fluge einem fliegenden Geschoß nicht unähnlich erscheint.

Augenblicklich setzt die Rücksicht auf die Verhältnisse beim Landen und Starten der Geschwindigkeit der Schnellflugzeuge noch gewisse Grenzen. Ob diese sich ohne Erhöhung des Gefahrenmoments noch wesentlich steigern läßt, erscheint immerhin zweifelhaft. Wird aber erst einmal ein günstigeres Verhältnis der Oberfläche zum Luftwiderstand dadurch erreicht, daß man nach Belieben die Flügel in den Rumpf einzieht oder ausschiebt, so dürfte diese Schwierigkeit überwunden sein, und man kann Geschwindigkeiten von 800 bis 1000 Stundenkilometern erreichen. Dann ist eine Ueberquerung des Atlantik nur noch eine Angelegenheit von fünf bis sechs Stunden, während für das gewöhnliche Handelsflugzeug mit einer Reisegeschwindigkeit von 300 Stundenkilometern 12 bis 15 Stunden zu rechnen wären.

Das Problem der künftigen Schnellflugzeuge liegt daher ausschließlich auf technischem Gebiete. Unsere technischen Kenntnisse nehmen ständig zu, und es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann derartige Geschwindigkeiten sich im praktischen Handelsverkehr durchführen lassen. Schnelligkeitswettbewerbe haben auch ihren Wert, der darin liegt, daß sie die technischen Kenntnisse hinsichtlich der Konstruktion und des Baus erweitern und das fliegerische Ansehen der einzelnen Völker erhöhen. Indessen wird ihre Bedeutung doch wohl überschätzt. Wenn sie auch zweifellos zur Vermehrung unserer technischen Erfahrung beitragen, so läßt sich diese doch auch auf andere Weise gewinnen.

Bei weiterer Betrachtung des kommenden Flugwesens gelangt man zu der Frage, inwieweit sich das Flugzeug zum Einzelverkehrsmittel im Gegensatz zum öffentlichen Verkehrswesen entwickeln wird. Einige sehen schon eine Zeit voraus, wo der Durchschnittsbürger sein eigenes Flugzeug besitzt wie heute seinen Kraftwagen. Ich bezweifle allerdings, ob es je dazu kommen wird, denn ich kann mir nicht gut vorstellen, daß Hunderttausende großer und kleiner Maschinen nach Belieben über großen Städten sollen kreuzen können. Für kürzere Strecken reicht der Landverkehr durchaus aus. Um aus der Stadt auf's Land zu kommen, dürfte sich das Flugzeug dagegen immer mehr einbürgern, wie es das Beispiel Amerikas zeigt. Möglicherweise wird man den Grundsatz des Schraubenflugzeuges mehr und mehr anwenden, um Landung und Start auf verhältnismäßig kleinem Raum zu erleichtern, aber für den regelmäßigen Flugverkehr verspreche ich mir davon nicht viel.

Die Rolle, welche das Flugzeug in einem künftigen Kriege zu spielen berufen ist, wird von den verantwortlichen Persönlichkeiten eingehend erörtert. Es handelt sich hier um eine Seite der Entwicklung der Fliegerei, die nur wenige in ihrer vollen Bedeutung erfassen. Luftschiffe und Flugzeuge werden in jedem kommenden Kriege eine hervorragende, vielleicht entscheidende Rolle spielen. Ihren Wert in dieser Beziehung haben Versuche und Uebungen schon unmißverständlich erwiesen. Nicht zum wenigsten wird ihnen die Führung des chemischen Krieges aus der Luft zufallen, wobei sie zu fürchterlichen Waffen werden können. Gegen Ende des letzten Krieges fingen wir erst an, uns über diese teuflischen Möglichkeiten klar zu werden. Ein neuer Krieg würde sie weiter entwickeln und in einem Ausmaße verwirklichen, die wir uns einfach nicht vorstellen können.

Ein Auslandschweizer als Erfinder.

Der in Graz lebende Ingenieur Hans Egger hat ein neues Versuchsmodell einer Freistromturbine erfunden. Diese von Ingenieur Hans Egger erfundene Freistromturbine wurde unlängst in Anwesenheit von Fachexperten in der Nähe von Graz in der Mur ausprobiert. Die Versuche haben sehr gute Resultate ergeben.

Manchem fällt es schwerer, den Mund zu halten, als eine Rede.

Interessantes Allerlei

Opfer der Kälte und des Sturmes in Portugal.

Das ungewöhnlich strenge Winterwetter entlang der Küste Portugals und auf hoher See hat sechs Menschenleben gefordert. Beim Kentern von Fischerbooten in heftigem Sturm sind fünf Fischer umgekommen, und in Nazare ist ein Bettler erfroren aufgefunden worden. Des Weiteren wird befürchtet, daß noch zwei Fischerboote auf der Höhe von Peniche mit ihrer ganzen Mannschaft in den Wellen versunken sind.

Frostwetter herrscht im ganzen nördlichen Portugal, und der starke Schneefall hat viel Leiden und Ungemach im Gefolge gehabt. Estoy, wo über ein Drittel der Bevölkerung an der Influenza darniederliegt, und die ganze Provinz Algarve, die durch ihr mildes Klima bekannt ist, liegen unter einer tiefen Schneedecke. Der Almodovar-Fluß ist bis zu einer Tiefe von zwei Zoll zugefroren.

27 Fischerdampfer sahen sich genötigt, in Portsmao, sechs weitere in Seiral Zuflucht zu suchen. Von vielen sind die Kommando-Brücken und teilweise die Takelage weggeschwemmt worden.

Europäische Fordautos.

Die Ford Motor Company Ltd. teilt mit, daß ihre Werke in Dagenham bei London (England) mit der Fabrikation begonnen haben. Man hoffte, mit den Personenwagen vor Ende des Jahres anzufangen. Wenn die Werke voll im Gang sein werden, wird dies für die Entwicklung der Ford Organisation in Europa ein denkwürdiges Datum sein, denn von diesem Tage an wird Dagenham den verschiedenen Ford-Gesellschaften Europas — das belgische Ford-Unternehmen, das auch nach der Schweiz liefert, inbegriffen — alle Teile liefern, die bisher von den Vereinigten Staaten kamen. Der Ford-Wagen wird demzufolge ein hundertprozentiges europäisches Erzeugnis sein. Die Ford-Werke von Dagenham sind die größten Automobilwerke Europas.

Nach fünfzehn Jahren die Sprache wiedergewonnen.

Ein Kriegsinvalider in Düsseldorf (Deutschland), der im Kriege verschüttet wurde und dabei seine Sprache verloren hatte, ist jetzt nach 15 Jahren von seiner Stummheit erlöst worden. Im Kreise seiner Familie war eine heftige Debatte entstanden, die den Mann derart erregte, daß er plötzlich wieder zu sprechen begann.

Untergrundbahn in Buenos Aires.

Das letzte Teilstück der Untergrundbahn der argentinischen Hauptstadt wurde eröffnet. 500 elektrische Züge verbinden die Hauptstadt täglich mit ihren Vororten. Es handelt sich um das größte Untergrundbahn-Unternehmen der ganzen Welt mit einer Gesamtstreckenlänge von 180 Kilometer.

Das größte Wasserreservoir der Welt.

In Melbourne (Australien) hat man ein Wasserreservoir von riesigen Ausmaßen errichtet, um sich gegen die trockene Jahreszeit zu sichern. Das Gesamtfassungsvermögen der Anlage beträgt 8,800,000,000 Gallonen Wasser.

Eine neue Sehenswürdigkeit Jenas.

NDB. — Jenas Garnisonkirche auf dem alten Friedhof, ein aus dem Ende des 17. Jahrhunderts stammender Barockbau, hat jetzt sieben Deckengemälde erhalten, die bei der Erbauung dieser Kirche zweifellos vorgesehen waren, aber im Dreißigjährigen Krieg aus finanziellen Gründen nicht ausgeführt werden konnten.

Der Gottfried Keller-Preis einem deutschen Dichter verliehen.

Die Martin Bodmer-Stiftung hat den alle zwei Jahre fälligen Gottfried Keller-Preis dem Dichter Hans Carossa (in München) zuerkannt.

„Schlesische Schnoka, Liedlan an Tänze."

NDB. — Die Schlesische Heimatgruppe in Krummhübel im Riesengebirge wird in diesem Winter unterhaltsame „Heemte"-Abende veranstalten, die den Wintergästen die Eigenarten des schlesischen Volkstums vermitteln sollen. Vor allem sind Aufführungen der Komödie „Der Bergkrach" von Paul Keller vorgesehen, die auf Krummhübeler Verhältnisse umgedichtet worden ist. Die Trabantenberge der Schneekoppe, die Kleine Koppe, die Schwarze Koppe, der Tafelstein und der Mittelberg, streiten sich um den Ruhm ihrer Schönheit und Beliebtheit bei den Besuchern der schlesischen Berge, aber die Schneekoppe beschämt alle mit ihrer abgeklärten Ruhe und schlichtet den Streit. Als „Schauspieler" wirken nur Krummhübler Einwohner mit, und zwar gleicherweise begeistert Söhne und Töchter der „Honoratioren", wie einfache Arbeiter und Hausmädchen.

100 Mal geheiratet.

Ein amerikanisches Ehepaar Mason hat im Heiraten offenbar einen neuen Rekord aufgestellt. Der Gatte war Kapitän in der amerikanischen Handelsmarine und nahm seine Frau stets auf die Reisen mit. In jedem Hafen, den das Schiff anlief, hatten sie die Gewohnheit, sich aufs neue trauen zu lassen, sodaß sie heute nicht weniger als 100 Trauungs-Urkunden in allen Sprachen besitzen.

Gold im Ueberfluß.

500 Meter unter der Erde Südafrikas stießen Bergarbeiter der staatlichen Bergwerke auf eine Höhle, durch die früher ein mit Gold durchsetzter Wasserstrom floß. Die ganze Höhle ist mit purem Golde gefüllt, dessen Masse sich auch nicht annähernd abschätzen läßt. Vorläufig versperrte man den Zugang mit elektrisch geladenen, Drahtverhauen und stellte für Tag und Nacht einen Trupp zur Bewachung.

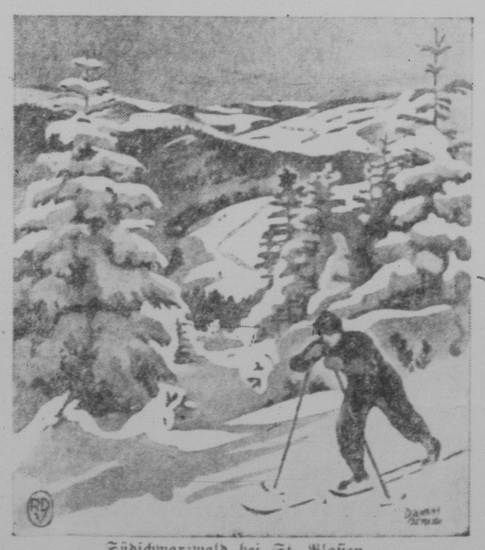
Billiger Sportswinter im Schwarzwald

Ueberall ermäßigte Preise. — Trotzdem mancherlei Neuerungen. — Pauschalpreise und Veranstaltungen.

NDB. — Die diesjährige Wintersaison in den deutschen Bergen steht im Zeichen der Billigkeit und des Preisabbaus. Man paßt sich in den Kreisen der Hoteliers, Pensionsbesitzer, Zimmervermieter usw. der gesunkenen Kaufkraft des großen Reisepublikums so weit als irgend möglich an, vermeidet es aber, die Leistungen in ihrer Qualität zu vermindern. Im Gegenteil: Verpflegung und Unterkunft, sportliche Einrichtungen und sonstige Annehmlichkeiten für die Wintergäste werden nicht nur in der üblichen Qualität und Reichhaltigkeit geboten, sondern man hat sich darüber hinaus sogar in vielen Orten noch um wesentliche Verbesserungen bemüht.

Die Sportgebiete im Schwarzwald.

In den höheren Lagen des Schwarzwaldes wurde bereits Anfang und Mitte November Skisport betrieben, obwohl originellerweise im Rheintal — nur wenige Kilometer entfernt — nach kurzem Winter wieder fast sommerliche Wärme eingetreten war, die in der Freiburger Gegend sogar noch einige Bäume zum Blühen brachte. Neue Schneefälle, die am 11. Dezember einsetzten, ließen ein Weihnachtsfest im Schnee erhoffen. Die Geländeverhältnisse und die bis zu 1500 m (Feldberg!) ansteigenden Höhen bieten beinahe im gesamten Schwarzwald vorzügliche Gelegenheit zur Ausübung jeder Art von Wintersport. Neuerdings gelangt man von Freiburg aus mit der Schauinsland-Seilschwebebahn in einer halben Stunde mühelos in das Wintersportgebiet des 1286 m hohen Schauinslandberges und des Feldberges. Ebenso führen viele Strecken der Reichsbahn (so vor allem die Linien Rastatt-Freudenstadt durch das romantische Murgtal, Offenburg-Donaueschingen und Freiburg-Donaueschingen) und zahlreiche Kraftpostlinien selbst bis in die höchsten Lagen hinauf. Der Bahnhof Bärental, oberhalb Titisee, von



Südschwarzwald bei St. Blasien.

dem aus der Feldberg erreicht wird, ist mit 960 m Höhe der höchstgelegene Reichsbahnhof. In der Gegend des Feldberges sind als Ziele für abwechslungsreiche Skiwanderungen weiterhin beliebt: der Kandel (1243 m), das Herzogenhorn (1417 m) und der Belchen (1415 m), alle mit guten Berghotels bzw. Berggaststätten. Im nördlichen Teil des Schwarzwaldes sind die Hornisgrinde (1166 m), der Ruhestein (920 m) und der Kniebis (975 m) bei Freudenstadt viel besuchte Skilaufgebiete. Im mittleren Schwarzwald zieht die Gegend um Triberg an der Schwarzwaldbahn zahlreiche Sportler an.

Die wichtigsten Wintersportveranstaltungen des Schwarzwaldes sind folgende: Feldberg 5.—6. März Internationaler Abfahrtslauf und Osterskispringen, Neustadt 14. Februar Schwarzwald-Jugendskimeisterschaft, 28. Februar Verbandsstaffellauf des Ski-Club Schwarzwald, St. Märgen 24. Januar Gaumeisterschaften des Gau Freiburg, Schauinsland 10. Januar Schwarzwald Ski-Dauerlauf über 27 km, Schonach 7. Februar Abfahrtslauf, Schönwald 17. Januar Wettläufe des Gaues „Hoher Schwarzwald", Titisee 6. Januar Internationales Pokalspiel im Eisstadion, 24. Januar Bezirksmeisterschaftsrodelrennen, Todtnau 6.—7. Februar Schwarzwaldmeisterschaften. Nähere Angaben erhält man durch die Reisebüros oder direkt vom „Badischen Verkehrsverband" in Karlsruhe bzw. — für den württembergischen Teil des Schwarzwaldes — vom „Verkehrsverband Württemberg - Hohenzollern" in Stuttgart.

Das ist Polen!

Aus der Redaktion einer deutschen Zeitung in Polen.

Von F. W. von Oertzen.

Aus dem soeben im Georg Müller-Verlag zu München erschienenen Kochaktstellen Buch „Das ist Polen!" von F. W. von Oertzen veröffentlichen wir mit Erlaubnis des Verlages folgenden bezeichnenden Abschnitt.

Die Redaktionsräume der „Kattowitzer Zeitung" sind alles andere als prunkvoll. Aus den Fenstern blickt man in eine jener Straßen der Stadt Kattowitz hinab, die bar jedes Reizes sind. In diesen wenigen niemals ganz hellen engen Räumen arbeiten deutsche Männer nun schon seit Jahren, unter polnischer Herrschaft für das Deutschtum im losgerissenen Ostoberschlesien. Sie tun das ruhig und maßvoll, abgewogen und loyal dem polnischen Staat gegenüber. Sie kämpfen mit ihren Federn für die vertraglichen Rechte, die in der polnischen Verfassung und in dem Genfer Abkommen von 1922 zum Schutz der deutschen Minderheit festgelegt sind. Sehr einträglich nach der materiellen Seite hin ist dieser Kampf wahrlich nicht. Keiner dieser Männer kann von seinem knappen Gehalt auch nur wenige Groschen für den Fall der Not beiseitelegen. Die materiellen Opfer, die das Deutschtum in der jetzigen Wojwodschaft Schlesien tagtäglich für die Erhaltung deutscher Kultur und deutscher Sprache aufzubringen hat, sind so groß, daß man für Zeitungen und Bücher keine hohen Preise mehr verlangen kann. Das wissen diese deutschen Zeitungsleute in der Stadt Kattowitz ganz genau. Sie stellen deshalb für sich selber keine großen Anforderungen. Sie tun hier ihre Pflicht wie Tausende und Zehntausende von andern Deutschen in diesem Lande, ohne viel nach dem Lohn zu fragen.

Gerade heute ist wieder eine Lücke in ihren Kreis gerissen worden. Wieder einmal mußte der verantwortliche Redakteur auf einige Wochen seinen Redaktionsstuhl mit der Gefängniszelle vertauschen. Das kommt oft vor. Das ist für diese Männer hier nach all ihren Erfahrungen kein Grund mehr zu besonderer Aufregung. Irgendeinen Anlaß finden die polnischen Gerichte alle paar Tage, um einen Beleidigungsprozeß vom Zaun zu brechen. Man sucht das natürlich zu vermeiden, wo man kann. Jeder Artikel, jede kleine Notiz wird drei- und viermal geprüft, ob nach Form oder Inhalt irgendeine Beanstandung möglich sei. Aber es gibt Dinge, die gesagt werden müssen. Man kann brutale Ueberfälle auf Angehörige der deutschen Minderheit, wie sie täglich vorkommen, nicht als Liebkosungen darstellen. Man kann auch nicht den Polen zu Liebe die Tatsachen völlig verdrehen. Man hat die Pflicht, als Organ der deutschen Minderheit die Deutschen draußen im Lande auf die ihnen zustehenden Rechte aufmerksam zu machen. Man muß ihnen sagen, gerade in diesen Tagen, am Ende des Jahres 1925 muß man das, daß es ihr Recht und ihre Pflicht ist, sich bei der bevorstehenden Volkszählung in die Listen als Angehörige der deutschen Minderheit einzutragen. Das ist wichtig. Sehr wichtig sogar, denn wenn es unterlassen wird, dann werden die polnischen Behörden den Kindern dieser Deutschen den Besuch der deutschen Minderheitsschulen verwehren.

Aber alle diese Selbstverständlichkeiten sind hier auf diesem Boden anscheinend keine Selbstverständlichkeiten. Sie sind für den, der sie ausspricht, nur zu oft gefährlich. Es hat sich bei den deutschen Zeitungen in Ostoberschlesien in diesen Jahren als notwendig herausgestellt, die Person des verantwortlichen Redakteurs alle paar Monate zu wechseln. Man kann nicht gut von ein und demselben Mann verlangen, daß er dauernd in polnischen Gefängnissen sitzt. Diese Ehrenpflicht, die scheinbar mit dem Journalistenberuf für Angehörige der deutschen Minderheit in Polen untrennbar verknüpft ist, muß von allen Angehörigen einer Redaktion abwechselnd übernommen werden. Der Aufenthalt in polnischen Gefängnissen ist keine Annehmlichkeit. Es ist das wahrscheinlich in keinem Lande der Welt. Aber hier im neuen Polen als Angehöriger der deutschen Minderheit im Gefängnis sitzen zu müssen, ist sicherlich noch weit weniger angenehm als die gleiche Pflicht etwa jenseits der deutschen Grenze. Aber immerhin ist wenigstens in den meisten Fällen der Deutsche im polnischen Gefängnis seines Lebens einigermaßen sicher. Der deutsche Journalist, der außerhalb der Gefängnismauern seinem Beruf nachgeht, ist das keineswegs.

Die Männer, die in diesem Dezember 1925 in den Redaktionsräumen der „Kattowitzer Zeitung" arbeiten, wissen das aus vielfacher persönlicher Erfahrung. Aber sie trösten sich damit, daß es nicht ihnen allein so geht. Erst vor kurzem ist ihr sozialdemokratischer Kollege, der Sejmabgeordnete Kowell von polnischen Nationalisten so schwer zugerichtet worden, daß man tagelang an seinem Aufkommen gezweifelt hat. Drohbriefe werden kaum noch einer Beachtung für wert gehalten. Man liest sie und man wirft sie weg, selbst dann, wenn sie mit vollem Namen unterzeichnet sind. Anfangs, als die polnische Herrschaft hier noch neu war, hat man den Versuch gemacht, solche Briefe der Polizei zu übergeben. Davon ist man sehr schnell abgekommen. In keinem einzigen Fall haben die Behörden irgend etwas zum Schutze der Deutschen unternommen. Wozu soll man sich also erst die Mühe machen und die kostbare Zeit verschwenden, solche Dokumente zur Kriminalpolizei zu bringen?

An diesen Tagen wird die Zeitung wie an jedem andern Tage fertiggestellt. Der Redaktionsdienst fordert schärfste Anspannung und Konzentration von Gehirn und Nerven. Die Rotationsmaschinen laufen. Sie speien die fertiggefalzten Zeitungen aus. Die Leute des Vertriebs übernehmen sie. Das Tagewerk geht seinen gewöhnlichen Gang. Am Nachmittag liegt das Gebäude fast verlassen da. In den Redaktionsräumen ist noch vereinzelt Licht. Da werden noch Rückstände aufgearbeitet und Vorbereitungen für den nächsten Tag getroffen. Aber die Maschinensäle sind dunkel und verlassen. Ein furchtbarer Knall erschüttert die Luft. In weitem Umkreis splittern die Scheiben. Erschreckt springen die wenigen Menschen, die sich in den Redaktionsräumen des Vorderhauses noch befinden, auf, um zu sehen, was geschehen ist. Ueber Schutt und Trümmer, die ihnen den Weg versperren, stürzen sie auf den Hof hinaus, wo sich ihnen ein Bild fürchterlicher Verwüstung zeigt. Die Maschinenräume, in denen noch anderthalb Stunden vorher die Rotationsmaschinen liefen, in denen die Packer die Zeitungsbündel zusammenschnürten, und die Botenfrauen auf die Ausgabe der fertigen Exemplare warteten, sind fast vollständig zerstört. Die Mauern nach dem Hof sind eingestürzt. Gespensterhaft, wie drohende schwarze Arme ragen die Teile von zerstörten

(Fortsetzung auf Seite 12)

Schweiz lehnt Altersversicherung ab.

Ein schwarzer Tag in der Geschichte der Schweiz ist der 6. Dezember. 1925 stimmten 411,000 Schweizerbürger dem Verfassungsgrundsatz auf Schaffung einer Alters- und Hinterlassenversicherung zu. Am gleichen Tage, im Jahre 1931, wurde die Vorlage mit 338,838 Ja gegen 510,695 Nein verworfen. Ein Werk der Menschenliebe ist gefallen, das Tausenden von mittellosen Greisen, Witwen und Waisen zu helfen bestimmt war. Wenige Tage vor der Abstimmung setzte eine recht demagogische Hetze gegen die Annahme ein. Erstaunlich ist, daß konservative Kreise sich als Hauptgegner entpuppten. In der Welschschweiz war es namentlich G. Rigassi, Chefredakteur der „Gazette de Lausanne", der dagegen schrieb und sprach. Daß diese sonst so gediegenen Kreise sich mit den Kommunisten als Negatoren des Gesetzes vereinigten, ist wahrlich eine unnatürliche Heirat. — Daß am gleichen Tage auch die Tabaksteuervorlage, allerdings nur mit einem knappen Mehr, verworfen wurde, scheint ein Beweis zu sein, daß das Volk am 6. Dezember schlecht gelaunt und daher negativ eingestellt war.

(Amerikan. Schweizer-Zeitung).