„Der Courier"
ist die führende deutsche Zeitung Canadas.
Berichterstatter in allen größeren deutschen Ansiedlungen.

Der Courier

In unserer Druckerei sind nur Fachleute mit langjähriger Erfahrung angestellt. Wir können auch deshalb die besten Drucksachen zu niedrigsten Preisen liefern.
Man verlange Preisanschläge, Mustern und Auskunft über Drucksachen von
The Sask. Courier Pub. Co. Ltd.
1885 Halifax Str. Regina, Sask.

Eine Fahrt im neuen Zeppelin-luftschiff „ZR-3"

Eindrücke eines mitreisenden Zeitungs-Berichterstatters.

Bevor das neue Zeppelinluftschiff „ZR-3" seinen nun wohlgelungenen Amerikaflug antrat, unternahm es eine Probefahrt über Deutschland, Schweden und Dänemark. Ueberall wurde es begeistert begrüßt als ein Sinnbild deutscher Tüchtigkeit und deutschen Erfindungsgeistes. Ueberall, wo es erschien, wurde der Glaube an Deutschlands neuen Aufstieg und bessere Zukunft belebt und gestärkt. Wir im canadischen Westen können mit unseren Volksgenossen im fernen deutschen Stammesland, das uns durch den ersten Ozeanflug eines Luftschiffes nähergerückt ist, mitfühlen und uns mitfreuen.

Doch um das herrliche Empfinden eines Fluges in den freien Lüften verspüren zu können, müßten wir selber einmal eine solche Reise mitmachen. Da aber wohl die wenigsten von uns dazu Gelegenheit erhalten werden, soll ihnen durch den Bericht eines mitreisenden Zeitungsmannes eine leise Ahnung von der Großartigkeit eines Zeppelinfluges zuteil werden. Hans Tischert, so heißt der Glückliche, dem es vergönnt war, an der Probefahrt des neuen Luftschiffes über Deutschland, Schweden und Dänemark teilzunehmen. Ueber die Abfahrt von Friedrichshafen und über die ersten Stunden der Reise schreibt er in der Berliner Zeitung „Germania" folgendes:

* * *

Friedrichshafen,
den 25. Sept., vorm. 7 Uhr.

Finsterer, grauschwarzer Himmel — — — Wolken, vom Winde zerfetzt, fliegen dahin. Im Morgengrauen werden die Tore der großen Halle geöffnet. Am Vorabend hat der Kommandant Dr. Eckener folgende Meldung für die Passagiere anschlagen lassen:

„Abfahrt des ZR-3 Donnerstag früh 7 Uhr. Mitfahrende Mittagessen mitnehmen. Eine Wolldecke empfehlenswert.

Dr. Eckener."

Ueber die geplante Fahrt sagt Dr. Eckener: „Die technischen Schwierigkeiten, die sich nach den letzten Fahrten ergeben haben, konnten schnell gelöst werden. Es ist eine Verbesserung der Motorenanlage in den beiden vorderen Maschinengondeln vorgenommen worden. Die Deutschlandfahrt, die in zwei Stunden angetreten werden soll, wird mindestens 30 Stunden dauern. Im Gegensatz zu den verbreiteten Meldungen ist eine Landung in Berlin nicht vorgesehen, da beabsichtigt ist, das Luftschiff in ununterbrochener Fahrt zu erproben. In großen Zügen angegeben, soll die Flugroute etwa die folgende sein: ZR-3 soll zunächst über dem Bodensee noch einige wissenschaftliche Versuche machen, dann geht der Weg über Tübingen, Heidelberg, Darmstadt, Gießen, Siegen, Kassel, Hannover, Bremen, Hamburg, Flensburg, über die Ostsee nach Stettin, von dort nach Berlin, Leipzig, Plauen, Bayreuth, Kempten — Friedrichshafen."

Ungewöhnlich reges Leben herrscht in den Straßen. Alles hat nur ein Ziel im Auge — hinaus zur Zeppelinwerft. Heute ist der große Tag, wo ZR-3 die große Deutschlandfahrt antreten soll. Zwei Jahre lang haben erste deutsche Ingenieure und Arbeiter daran gearbeitet, dieses Wunderwerk deutscher Technik herzustellen. Dr. Eckener hatte mit seinen beiden Adjudanten Flemming und Lehmann heute noch eine kurze Besprechung des bevorstehenden großen Fluges wegen gehabt.

vorm. 8.15 Uhr.

Genau zur angegebenen Zeit wird der silbergrau glänzende Riesenleib des Schiffes mit den fast verschwindenden Gondeln aus der Halle gebracht. Hunderte von Pressephotographen und Flimmerleuten halten diesen Augenblick auf der Platte fest, damit diejenigen, denen es nicht vergönnt ist, ZR-3 auf der großen Probefahrt mit eigenen Augen zu sehen, die Möglichkeit haben, das Schauspiel auf der Leinwand vorbeirollen zu sehen, und vielleicht auch ein Andenken für die Erbauer und Führer, wenn ZR-3 — vielleicht nicht mehr sein wird. Ruhig und mit größter Ueberlegung werden die letzten Vorbereitungen getroffen. Die Funkstation empfängt schon die aus allen Städten des Reiches ununterbrochen einlaufenden Begrüßungen und Anfragen, dann heißt es: „Einsteigen", während langsam Wasserballast abgegeben wird. Wir nehmen in dem bequemen, lichtdurchfluteten Fahrgastraum mit seinen weichen Polstersitzen Platz. Die großen Fenster gewähren freien Ausblick auf die Umgebung. Der Photographapparat wird noch einmal nachgesehen—denn bei einem solchen Ereignis darf keine Aufnahme fehlgehen. Die fünf Maybach-Motoren singen das hohe Lied der Arbeit. Im mächtigen Strahl geht wieder Wasserballast nieder. Rasend surren die Propeller. Leicht wendet sich der Riesenleib zur Seite, nur noch durch Taue gehalten. Klingeln rasseln .... Kommandorufe ertönen.

Vorm. 9.10 Uhr.

Kommando Dr. Eckeners: „Taue los!"

Kaum bemerkbar hebt sich das Schiff und gewinnt ein paar Meter Höhe. Tücher winken. In der Führergondel fieberhaftes Arbeiten! Jeder an seinem Platze.

Vom Platz, vom nahen Waldrand, wo tausende von Menschen stehen, brausen Hochrufe über das Flugfeld. Wie ein Traum ist es, — daß wieder ein „Zeppelin" durch die Luft rauscht.

In der Luft, an Bord des ZR-3.

Vorm. 9.15 Uhr.

Friedrichshafen wird kleiner und kleiner. Ich habe es mir bequem gemacht. In meinem Gedächtnis ziehen die Eindrücke vorüber, die ich vor drei Jahren an Bord der „Bodensee" gewann. Ein Blick auf den Höhenschreiber: 350 Meter! — Wir steuern der offenen See zu. Die Funkberichte werden bekannt gegeben. Sie laufen aus allen Orten des Deutschen Reiches ein. Bis kurz vor 10 Uhr manövrieren wir über dem Bodensee, und schlagen dann den Kurs nach Sigmaringen ein. Unter uns liegt Ebingen. Mit 120 Kilometer Geschwindigkeit per Stunde fliegen wir dahin! — — — Inzwischen ist es klarer geworden.

Vorm. 10.30 Uhr.

Sigmaringen wird überflogen. Ueberall Menschen, die zu uns hinaufschauen und winken, und uns glückliche Fahrt wünschen. Kurz darauf, etwa um 10.55 Uhr, überfliegen wir in 600 Meter Tübingen! Ganz in seliges Schauen versunken fliegt unten das Erdbild vorbei.

Vorm. 11.50 Uhr.

Heidelberg! Die Straßen sind schwarz von Menschen! Die Stadt ist klar. 130 Kilometer Stundengeschwindigkeit zeigt das Tachometer. Photographische Aufnahmen werden gemacht.

Wir nehmen Kurs auf Darmstadt.

Vorm. 12.15 Uhr.

Darmstadt wird in elegantem Bogen in 400 Meter Höhe überflogen. Fahnen wehen von allen Dächern herab. Auf den Straßen, auf den Plätzen und — vor allem auf den Dächern tausend und aber tausende von Menschen. — — —

Dann fliegen wir weiter. In der Ferne ist deutlich Frankfurt a. M. mit dem weithin leuchtenden Dom zu erkennen. In 300 Meter Höhe geht es über Sachsenhausen nach Westen zu. —

Besonders auf dem Messegelände hat die Ankunft des Amerika-Luftkreuzers eine lebhafte Bewegung hervorgerufen. Die Aussteller eilten aus den Hallen und Kojen und vergaßen Geschäft und flauen Absatz. So hat die Frankfurter Messe es Tausenden, die sonst wohl um das Schauspiel dieser Stunde gekommen wären, möglich gemacht, das Schiff auf seiner langerwarteten Fahrt nach dem Norden begrüßen zu können.

Mittags 1 Uhr.

Kurs: Richtung Marburg! Der Funkspruch des Oberbürgermeisters Dr. Vogt von Frankfurt wird verlesen:

„Frankfurt grüßt euch, kühne Segler in der Luft, in froher Begeisterung. Möge das stolze Werk deutschen Geistes und deutscher Arbeit euch in glücklicher Fahrt über Länder und Meere tragen, als Symbol unseres kraftvoll aufwärts strebenden friedfertigen Volkes."

Wir werfen einen Fallschirm mit Post und Ansichtskarten ab. Wir haben in einem Begleitschreiben den Finder gebeten, den Fallschirm nach Friedrichshafen zu schicken.

Mittags 1.50 Uhr.

Zwei Flugzeuge der Dietrich-Gobiet-Werke sind uns von Cassel her zur Begrüßung entgegengekommen. Sie haben uns auf der ganzen Fahrt über Cassel begleitet. Dann setzten wir unsere Fahrt in nördlicher Richtung nach Hannover fort, wo wir 3,5 Minuten die Stadt überkreuzten.

Von vorn kommen uns große Wolkenmassen entgegen. Sie bauen sich wie ein großer Wall vor uns auf. Wir sind gezwungen, in eine größere Höhe zu gehen. Dann geht es durch die Wolken hindurch und es beginnt ein wundervoller Flug über wogenden Wolkenwellen.

Wir steuern Hamburg zu! Um 5.10 Uhr sind wir über der Stadt. Es fängt an, langsam zu dämmern. Wir haben noch einen großen Flug vor uns.

Ich werfe diesen Bericht mit einem Gruß über Bord. — Hoffentlich kommt er glücklich zur „Germania".

Hans Tischert.

* * *

Der Zeppelin über Berlin.

Berlin, 27. September.

Das Zeppelinluftschiff „ZR-3" erschien, von Staaken kommend, heute morgen kurz nach 3/4 10 Uhr über der Reichshauptstadt. Straßen, Plätze und Dächer der Reichshauptstadt waren von einer erwartungsvollen Menschenmenge belebt. Das Vorhaus Berlin veranstaltete zur Begrüßung der Fahrtteilnehmer ein Radiokonzert.

Das Luftschiff wurde, nachdem es Charlottenburg und den Tiergarten überflogen hatte, um 9 Uhr 50 Min. über der inneren Stadt gesichtet. Es flog zunächst etwa, dem Zuge der Leipziger Straße folgend, über Schloß und Rathaus nach dem Osten, wendete sich dann und kehrte nach der inneren Stadt zurück, überflog die Linden, die Wilhelmstraße, das Zeitungsviertel, sowie die südlichen Vororte, um gegen 10 Uhr 15 Min. nach Südosten hin zu entschwinden. Der Himmel war über der inneren Stadt selbst und im Westen und im Süden hell, während über dem Norden und Osten schwarzer Dunst lagerte. Der Anblick des gigantischen Luftschiffes, das bald silbern in der Sonne glänzte, bald in den Dunstschichten wieder verschwand, war überwältigend großartig, und die verschiedenen Schleifenfahrten machten den Eindruck, daß der Riesenkörper jeder Wendung des Steuers leicht und unbedingt gehorchte.

Leider nur kurze Zeit ist „ZR-3" über der Hauptstadt des Deutschen Reiches gewesen, obwohl er fast eine Stunde seiner kostbaren Zeit opferte, um das stolze Werk deutscher Ingenieurkunst den vier Millionen Menschen Groß-Berlins zu zeigen. Ueber dem Zentrum der Stadt kreuzte er wohl am längsten. Er umkreiste das Schloß und den Dom, flog über das Zeughaus, dessen Dach ebenso wie die Geschäftshäuser. Unter den Linden von Menschen dicht besetzt waren. Unter den Linden selbst, auf dem Pariser Platz und vor dem Brandenburger Tor standen Tausende und Tausende, die begeistert dem Schiff zuwinkten. Aller Verkehr war unterbunden. Autobusse, Droschken und Kraftwagen standen eingekeilt in der Menschenmenge und harrten — ausnahmsweise geduldig — bis in sausender Fahrt der „ZR-3" hinter den Dächern verschwand. In riesigen Kreisen überflog das Luftschiff auch die Berliner Vororte, überall auf das Freudigste begrüßt. Ueber allen Vororten konnte die Berliner Bevölkerung „ZR-3" bewundern und besonders gut hatte es der Süden und Südwesten, der noch die Abfahrt nach Leipzig zu verfolgen vermochte. Um 10 Uhr 10 Min. überflog das Amerika-Luftschiff das Hallesche Tor und erreichte im Zuge der Belle-Alliance-Straße das Tempelhofer Feld, wo es dann, die Eisenbahngeleise nach Halle als Wegweiser nehmend, nur zu bald im Nebel verschwand.

Selbstverständlich war auch das offizielle Berlin bei diesem Ereignis stark vertreten.

Schon frühzeitig sah man auf dem für die Behörden reservierten Platz Minister Severing, den Handelsminister Siering, den Berliner Polizeipräsidenten Richter, den Chef der Schutzpolizei, Oberst Kaupisch, den Leiter des Berliner Verkehrswesens, Baurat Adler, Graf Zeppelin, den Neffen des verstorbenen genialen Erfinders, den bekannten Förderer und Vorkämpfer auf allen Gebieten der Luftfahrt, Major v. Tschudi, ferner Major a. D. Parseval, den Konstrukteur des Prall-Luftschiffes, die Leiter des Aero-Clubs, zahlreiche Vertreter der Reichsbehörden und außerordentlich viele Reichswehroffiziere.

Um 8 Uhr begannen die Flugzeuge, zunächst ohne Passagiere, aufzusteigen und in wundervollen Sturz- und Gleitflügen, in Loopings und „Rutschflügen" die hellste Begeisterung erweckend, zeigten sie, daß trotz aller Hemmungen, die der Versailler Friedensvertrag der deutschen Luftschiffahrt auferlegt hat, die deutsche Technik und die deutschen Flieger nichts verlernt haben. Während oben die Flugzeuge kreisten, entstand unten auf dem Felde plötzlich eine Bewegung. Um 8 Uhr verkündete der Lautsprecher, daß vor einer Viertelstunde „ZR-3" über Stettin gewesen sei und nun Kurs auf Berlin nehme. Sofort begann ein Wettrennen um die besten Plätze. Schuppendächer, Autoverdecks waren in wenigen Minuten besetzt bis auf den letzten Platz und man starrte in den dichten Nebel hinein, als ob schon nach einigen Minuten nun das Luftschiff Berlin erreicht haben könne. Die Geduld wurde auf eine einigermaßen harte Probe gestellt, denn nach 8.30 Uhr erst meldete das Megaphon abermals, man habe den Zeppelin, der von der direkten Linie Berlin—Stettin abgewichen war, über Neu-Strelitz gesichtet.

Um 9 Uhr erreichte die Spannung auf dem Flugfeld Staaken ihren Höhepunkt. Man hatte seit Neu-Strelitz eine direkte Nachricht mehr vom Schiff und nur private Meldungen wußten zu berichten, daß um 8 Uhr 50 Min. das Luftschiff über Neuruppin mit dem Kurs auf Berlin gesichtet worden war. Aber direkte Verbindung mit dem Luftschiff war nicht mehr zu erreichen, denn „ZR-3" war in ein solches Funkkreuzfeuer geraten, daß der Funkentelegraphist den Notschrei ausstieß: „Weniger funken, wir verstehen überhaupt nichts mehr." Diese Mahnung erreichte freilich das genaue Gegenteil der beabsichtigten Wirkung, denn jede Station suchte sich vorzudrängen, und so kam es, daß auch die Ansprache des Berliner Bürgermeisters nur unvollkommen verstanden wurde. Kurz nach 9 Uhr kamen von Tempelhof fünf Junkers-Flugzeuge, die elegant landeten. Der Bodennebel war leider immer noch so stark, daß die Luftpolizei grüne und rote Leuchtraketen abschoß, um den kühnen Männern dort oben den Weg zu weisen. Mächtige Erdfeuer wurden entzündet, um durch die Rauchentwicklung die Aufmerksamkeit des Führers auf den Landungshafen zu lenken. Endlich, um 9 Uhr 15 Min., ertönt aus Nordwesten, aus der Richtung nach Spandau, in geringer Höhe ein mächtiges Brausen, daß das feinere Surren der Flugzeugmotore nicht mehr zu hören ist. Durch die Menschenmassen geht der Ruf: „Er kommt!" Und wirklich tauchte wenige Minuten später aus dem grauen Dunst der silberne Riesenleib des Luftkreuzers auf. Aber von oben kann man offenbar nichts erkennen. Denn „ZR-3" fliegt westlich am Hafen vorbei und macht eine Schleife. Da zerreißt glücklicherweise der Nebel und nun kehrt das Luftschiff zurück. In 50 bis 75 Meter Höhe braust der Zeppelin heran. Die Motore laufen ganz langsam. Man hört deutlich ein helles Glockensignal in der Höhe und auf dieses Kommando beginnen die Maschinen rückwärts zu laufen, um so die Fahrt zu bremsen. Mit bewundernswerter Sicherheit steuert Dr. Eckener, der ganz deutlich zu erkennen ist, die mitten im Felde stehende Flagge an und ganz langsam kommt das Schiff noch tiefer.

Jubeltürme rasen über den Platz.

Alles winkt begeistert der Besatzung zu und von oben wird der Gruß auf das Lebhafteste erwidert. Etwa 50 Meter über dem Boden hält der Riese einige Sekunden und aus der Führergondel saust der Postsack in die Tiefe. Die Flugleitung übernimmt die Sendung und befördert sie in kaum zehn Minuten nach Berlin, wo die Post durch besondere Boten die Verteilung übernimmt. „ZR-3" aber richtet im Kreuzfeuer der Filmoperateurs und der Photographen die Spitze wieder aufwärts und unter dem Donnern der anspringenden Motore zieht das Schiff, das nun von der hellen Sonne bestrahlt, einen wundervollen Anblick bietet, in kurzer Schleife über dem Platz davon. Noch einmal kehrt der Zeppelin nach 15 Minuten zurück, grüßt die Menge und nimmt dann den Kurs auf das Zentrum der Stadt.

Bürgermeister Dr. Scholz richtete folgende Begrüßungsansprache an die Mannschaft des Zeppelinkreuzers ZR-3:

„Per aspera ad astra", so begrüßte am 29. August 1909 Bürgermeister Dr. Reicke den Grafen Zeppelin, als er zum ersten Male mit „Z. 3" in Berlin landete. „Per aspera ad astra", so grüße ich auch heute namens der Stadt Berlin und des Herrn Oberbürgermeisters, der zur Leitung der Sitzung des Deutschen Städtetages in Hannover weilt, die Schüler Zeppelins, die sich anschicken, der Welt zu zeigen, was das deutsche Volk nach so schweren Kriegs- und Nachkriegsjahren dennoch vermag.

Willkommen in der Reichshauptstadt, im Herzen Deutschlands; Vier Millionen Menschen rufen Ihnen, den Beherrschern der Lüfte, jubelnden und doch tiefbewegten Gruß zu.

Der alte Graf Zeppelin hat das Luftschiff dazu bestimmt, die Völker der Erde einander zu nähern. Möge Ihr Schiff diese Aufgabe erfüllen und dazu beitragen, eine Wendung in den Geschicken der Völker herbeizuführen, besser als es Konferenzen und Verträge vermögen.

Nach dem großen Sohne Spaniens ist noch niemand vom Kontinent auf anderem Wege als zu Wasser nach Amerika gelangt. Mit gleichem Mute wie jene wollen Sie sich bald durch die Luft den Weg nach dem Lande bahnen, das einst die Sehnsucht vieler Deutscher war. Denen da drüben aber, die aus deutscher Erde entstammen, wird das Herz höher schlagen, in dem Gedanken daran, wie nahe ihnen das Land ihrer Vorfahren gerückt ist.

Möge Ihnen heute und immer eine gute Fahrt beschert sein, das wünschen wir Berliner von ganzem Herzen! Deutsche Meister und Arbeiter beweisen durch dieses Werk, daß wir uns den Platz an der Sonne nicht nehmen lassen."

Im Namen des Reichspräsidenten und der Reichsregierung versandte die Funkstelle Berlin im Vor-Haus dem Luftschiff ZR-3 folgenden Willkommensgruß:

„Willkommen über der Reichshauptstadt! Glück auf zur Fahrt in die Ferne! Fliege hinaus über die Meere als sieghafter Beweis, ungebrochenen Wagemutes! Für uns ein ermutigendes Zeichen deutschen Könnens. Trage hinaus in die Welt unsere Hoffnung auf Deutschlands Zukunft.

Reichspräsident und Reichsregierung."

Die Nachtfahrt des Zeppelin.

„ZR-3" überflog in der Nacht zum Freitag um 12 Uhr 55 Min. Malmö, um 1.15 Uhr Kopenhagen, um 1.30 kreuzte er über Saßnitz, um 6.15 Uhr traf das Luftschiff vor Swinemünde ein und funkte, daß es gegen 8 Uhr in Stettin eintreffen würde; um 9 Uhr werde es Berlin erreichen. Das Luftschiff traf dann bereits kurz nach 7.35 Uhr in Stettin ein und fuhr von dort nach Berlin weiter. Heute mittag 11.45 erschien es, von Norden kommend, über Dresden und führte, von einem Flugzeug begleitet, das ihm entgegengefahren war, mehrere Schleifenfahrten über der Stadt aus. Das Publikum hatte sich zu Tausenden auf den Straßen, Plätzen und Dächern, an den Elbeufern und auf der Brühlschen Terrasse versammelt und begrüßte das Luftschiff mit stürmischem Jubel.

22 Morde auf dem Gewissen

Dem Massenmörder Haarmann von Hannover, über dessen Scheußlichkeiten schon vor einiger Zeit im „Courier" berichtet wurde, sind jetzt 22 Morde durch den Untersuchungsrichter nachgewiesen worden und zwar durch die vorgefundenen Knochen und Kleidungsstücke, teils durch das Geständnis Haarmanns. Die Geständnisse des Massenmörders bestehen allerdings vorwiegend in der Erklärung: „Es ist möglich, ich erinnere mich nicht." Haarmann befindet sich gegenwärtig in der Universitätsnervenklinik in Göttingen. Ueber die bisherigen Ergebnisse der Beobachtung wird vorläufig noch Stillschweigen bewahrt. Durch die Unterbringung Haarmanns in der Irrenanstalt ist das Ermittlungsverfahren jedoch nicht unterbrochen worden. Der Untersuchungsrichter in Hannover ist bereits zu wiederholten Malen in der Nervenklinik erschienen, um Haarmann zu den neuauftauchenden Fällen eingehend zu vernehmen, da der dringende Verdacht besteht, daß Haarmann noch weit mehr Bluttaten verübt hat, als ihm bisher nachgewiesen werden konnten.

— Man muß das Wahre immer wiederholen, weil auch der Irrtum um uns her immer wieder gepredigt wird, und zwar nicht von einzelnen, sondern von der Masse. In Zeitungen und Enzyklopädien, auf Schulen und Universitäten, überall ist der Irrtum obenauf, und es ist ihm wohl und behaglich im Gefühl der Majorität, die auf seiner Seite ist. — Eckermann, Gespräche mit Goethe.

Die russische Mißernte

Von Wilhelm Siebert.

Sowjetrußland steht bereits mitten in einer fast ebenso großen Mißernte, wie sie im Jahre 1921 zu verzeichnen war. Statistisches Material über den Umfang des Ernteausfalles liegt nur in ganz beschränktem Maße vor und stammt zudem noch aus amtlichen russischen Quellen, deren Lauterkeit in jedem einzelnen Fall mit gutem Grunde angezweifelt werden kann. Dennoch geben diese statistischen Angaben mit anderen, die auf Umwegen aus Rußland zu uns kommen, einigermaßen ein Bild von der Größe des diesjährigen Ernteausfalles an Getreide. Auch jetzt sind wieder die fruchtbarsten Gebiete, nämlich der gesamte Süden Rußlands, also die Wolgagebiete, die Ukraine und die nordkaukasischen Gebiete, von der Mißernte betroffen, die durch eine mehrmonatige, andauernde, ungeheure Hitze ohne jeden Regenfall hervorgerufen ist. Von ungefähr 70 Millionen Hektar weisen 45 Millionen eine teilweise totale Mißernte auf, während über 10 Millionen Hektar so schwer in Mitleidenschaft gezogen worden sind, daß sie nicht einmal Saatkorn vermocht haben aufzubringen. Im ganzen weisen also etwa 50 Prozent der gesamten Anbaufläche Fehlbeträge auf. Diese Angaben sind aber durchaus unsicher, da es sich hier in erster Linie um Schätzungen der amtlichen Stellen handelt, die ein besonderes Interesse daran haben, die wahren Verhältnisse zu verschleiern, und da andererseits nachgewiesenermaßen die Untersuchungen an Ort und Stelle ganz andere und weitaus schlechtere Resultate zu Tage gefördert haben. Man wird also gut tun, von den amtlichen Angaben noch einen bestimmten Prozentsatz abzustreichen.

Die ersten Folgen der durch die Mißernte verursachten und sich mit Riesenschritten nähernden neuen Hungersnot machen sich bereits überall, vor allem in den Korndistrikten selbst, geltend. Wie im Jahre 1921, verlassen auch jetzt wieder die Bauern besonders jene Gegenden, die am schwersten in Mitleidenschaft gezogen worden sind. Auf allen Straßen bewegen sich Flüchtlinge, die Haus und Hof verlassen haben, um nach den weniger betroffenen Gebieten zu wandern. Aber auch in jenen Gegenden, die eine Hungersnot vorerst noch nicht zu fürchten brauchen, macht sich bei den Bauern bereits ein lebhafter Austausch vor allem von Saatgetreide geltend. Ueberall sieht man herumwandernde und kaufende Bauern, die sich selbst noch einzudecken versuchen. Im großen und ganzen ist aber der Getreidemangel auf dem Lande schon so groß, daß der Bedarf der ländlichen Bevölkerung bei weitem nicht mehr gedeckt werden kann, ganz zu schweigen von dem Bedarf der Städte. Ueberall befinden sich die Getreidepreise in raschem Ansteigen, die Viehpreise dagegen in starkem Niedergang, da kein Mensch Viehfutter besitzt und deswegen gezwungen ist, Pferde und Rindvieh rasch loszuschlagen. Das gilt vor allem von jenen Bauern, die ihre Wohnsitze verlassen müssen.

Wenn sich schon auf dem Lande eine ganz bedeutende Hungersnot breit macht, so liegen die Dinge für die Städte noch weitaus schlimmer. Gerade auf die zu erwartende Ernte hatten nicht allein die Städte, sondern auch die Moskauer Regierung alle ihre Hoffnungen gesetzt. Die einen rechneten mit einer Verbesserung der Getreidezufuhr und vor allem mit einer Auffüllung der leeren Speicher, die andere versprach sich von dieser Ernte einen Ausfuhrüberschuß und die Hereinbringung bedeutender Geldmittel. Alle Erwartungen sind enttäuscht worden. Bisher besaßen die Städte noch recht erhebliche Getreidevorräte, so daß es ihnen vielleicht möglich geworden wäre, mit einiger Schwierigkeit über die Mißernte hinwegzukommen. Ebenso lagen auch die Dinge in der Landwirtschaft. Aber die in großer Geldverlegenheit befindliche und um ihr Ansehen kämpfende Moskauer Regierung räumte Mitte des Jahres mit den vorhandenen Beständen auf und brachte sie zur Ausfuhr. Hierbei ging sie auf dem flachen Lande besonders rücksichtslos vor, indem sie die Bestände den Bauern zu ganz niedrigen Preisen fortnahm. Zu dieser Maßnahme sah sie sich veranlaßt, da die Getreidepreise Rußlands weit über dem Weltmarkt liegen, eine Ausfuhr also nur ein Verlust gewesen wäre. Infolgedessen wurden im Lande die Preise gegenüber dem Erzeuger soweit gedrückt, daß sich die Ausfuhr für den Staat lohnte. Im ganzen wurden etwa 2,8 Millionen Tonnen ausgeführt. Daß dieses Vorgehen gegenüber der Landwirtschaft natürlich bei den Bauern einen nachhaltigen, für Moskau aber wenig günstigen Eindruck hinterlassen hat, liegt auf der Hand. Da diese Maßnahme schon bald nach der letzten Ernte einsetzte, haben anscheinend die Bauern auch keinen Wert mehr auf eine besonders intensive Bestellung ihrer Aecker und Ausdehnung der Anbaufläche gelegt, so daß vielleicht hierin ebenfalls ein Grund für den Ernteausfall, vor allem in jenen Gegenden, die nicht unter ungünstigen Witterungseinflüssen zu leiden hatten, zu suchen ist. Denn auch der Norden und Westen weist einen Rückgang der Ernteergebnisse gegenüber dem Vorjahre auf.

Einen erheblichen Anteil an den jetzigen Zuständen in Rußland trifft unzweifelhaft die Sowjetregierung. Stets war sie groß im Verkünden der Modernisierung der Landwirtschaft, der Anschaffung modernster landwirtschaftlicher Geräte, niemals hat sie aber auch nur ein einziges Versprechen in die Tat umgesetzt. Ja, sie hat es bisher nicht einmal verstanden, in ihren wichtigsten Korngebieten die Verkehrswege wieder in Ordnung und die Eisenbahn wenigstens auf die alte Höhe zu bringen, so daß auch jetzt wieder eine Getreidezufuhr vom Norden und Westen nach dem Süden mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird. Der größte Fehler war aber unzweifelhaft die letztjährige Getreideausfuhr, die auch in diesem Jahre, nach amtlichen russischen Berichten, wieder in gleicher Höhe vorgenommen werden soll. Wie es möglich ist, bei einem amtlich festgestellten, in Wirklichkeit aber höheren Ausfall von 4 Millionen Tonnen noch einmal 2,8 Millionen auszuführen, ist allerdings ein Rätsel, das zu lösen aber die Moskauer Regierung mit Hilfe ihrer chinesischen und lettischen Rotgardisten, die schwer bewaffnet auf die Bauern losgelassen werden, wohl imstande ist. Lediglich politische Momente haben zum Verkauf der letzten Vorräte geführt, so daß Rußland heute vor bezw. schon mitten in der gleichen Hungersnot steht wie im Jahre 1921.

Eine schwere Auswirkung wird diese Mißernte aber noch auf die russische Wirtschaft und die Währung haben. Die Währung selbst ist auf den Ernteergebnissen aufgebaut und kann nur durch Ernteüberschüsse gehalten werden. Die russischen Staatsfinanzen weisen gegenwärtig bereits ein Defizit von 400 Millionen Goldrubel auf, für das jetzt keine Deckung vorhanden ist. Die russische Industrie aber, die vom Staat bewirtschaftet wird, steht schon seit Monaten inmitten einer ernsten Krise. Ihr Absatzgebiet ist das Land. Ihre Gewinne lassen sich nur aus einem großen Warenabsatz im Eintausch gegen Getreide erzielen. Durch die gewaltsame Herabsetzung der Getreidepreise kam aber der Warenabsatz ins Stocken, da die Landbevölkerung nicht mehr aufnahmefähig war. Zu gleicher Zeit stiegen die Getreidepreise bis über den Weltmarktpreis, so daß auch der geringe Warenabsatz mit Verlusten verknüpft war. Man sieht hier wieder einmal, wie unklug es von der Sowjetregierung ist, die freie Entwicklung der Wirtschaft zu beschneiden und ihr bestimmte Grenzen zu geben. Niemals wird eine solche Wirtschaft fähig sein, sich über kritische Momente hinweg zu retten. Ebenso gefährlich war es auch, die Landwirtschaft zu vernachlässigen und sie um die Früchte ihrer Arbeit zu bringen. Wie sich die wirtschaftliche Lage Sowjetrußlands in der nächsten Zukunft gestalten wird, ist angesichts dieser Erntekatastrophe gänzlich ungewiß, zumal auch die Geldvorräte stark zusammengeschrumpft sind.

„Michel, hast Du schon Deinen Courier bezahlt?"

So fragt der Farmer John seinen Nachbarn Michel.

Der John hat recht. So sollte es jeder deutschsprechende Farmer machen, der ein treuer Freund seines „Courier" ist. So mancher vergißt vor lauter anderen Geschäften seine Courierschulden, wenn er nicht an sie erinnert wird und wenn er den „gelben Zettel" nicht beachtet.

Bleibt aber einmal unser Blatt aus oder kommt eine schriftliche Mahnung zum Zahlen, dann ärgert sich der Michel, kratzt sich hinterm Ohr und denkt sich:

„Es geschieht mir ganz recht. Ich hätte auch so gescheit sein können, den Courier pünktlich zu bezahlen; dann hätte ich die Schererei jetzt nicht."