Aus der politischen Woche

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **17 (1927)**

Heft 23

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Aus der politischen Woche.

Die Ueberbrückung des Atlantik.

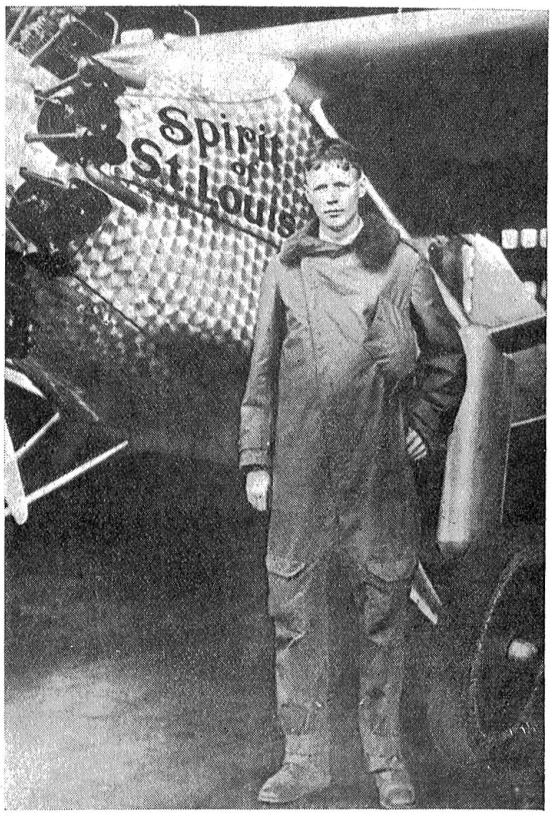
Wir haben nachzutragen: Am 21. Mai 1927 ist zum erstenmal der Flug New York-Paris ohne Unterbrechung der Fahrt geglückt. Und der Glückliche ist der Amerikaner Charles Lindbergh. Lindbergh ist am Freitag früh 6^{25} (12^{52} mittags mitteleuropäischer Zeit) in New York aufgestiegen, hat bei 180 Kilometer Geschwindigkeit in 12-stündiger Fahrt über Neu-Schottland und Neu-Fundland das offene Meer, nach 17stündiger Fahrt über den Ozean die Südspitze von Irland und nachts 10^{22} Le Bourget, den Pariser Flughafen, erreicht. Er ist also 33½ Stunden geflogen und zwar allein, ohne Begleiter, in einem Eindecker, mit einer Karte im Maßstab von 1 : 1,000,000, einem kleinen Kompaß, mit 5 Sandwiches und 5 Liter Wasser an Bord. Fürwahr eine sportliche Leistung von ganz außergewöhnlichem Ausmaße. Der Empfang und die Ehrungen, die dem kühnen Flieger zuteil wurden, waren dieser Leistung angemessen. 150,000 Menschen empfingen ihn in Le Bourget. Die Menge riß ihn buchstäblich aus dem Flugzeug und trug ihn im Triumph ins Auto. Berge von Blumen türmten sich in der amerikanischen Botschaft, wo Lindbergh sich ausschlief, säckeweise kamen die Glückswunschtelegramme an. Natürlich gewinnt er den Preis von 25,000 Dollars, den der französische Industrielle Orteig für die Ozeanüberfliegung ausgesetzt hatte. Auf über eine Million Dollars beliefen sich bald die Angebote, die dem Glückspilz präsentiert wurden von Filmgesellschaften, Impresarien, Flugzeugfabriken, Verlegern. Eine begeisterte Dame schenkte ihm 150,000 französische Franken, die er gleich der Hilfskasse des französischen Aeronautischen Klubs überwies. Ginge Lindbergh nur auf die Angebote ein, die sich leicht verwirklichen ließen, hätte er ein Jahreseinkommen von einer Million Dollars. Dabei ist er erst 25jährig.

Die Spekulanten werden aber kaum auf ihre Rechnung kommen. Vorläufig soll Lindbergh ihnen noch nicht geantwortet haben. Sein erster Gang war der zur Mutter des verschollenen Fliegerkameraden Nungesser. Seine eigene Mutter ist Professorin an der pharmazeutischen Hochschule in Detroit. Er selbst ist Kommandant der Flugwache von Missouri. Er gedenkt nicht, auf dem Luftwege nach Amerika zurückzukehren; doch hat er den großen europäischen Flugplätzen seinen Besuch in Aussicht gestellt.

Lindberghs Flug hat den Rekordjägern die Lust an der Strecke New York-Paris genommen. Sie stecken sich die Ziele bereits weiter. Lindbergh bedauert, daß er ihnen die Arbeit nicht noch schwerer gemacht; er hatte noch einen Benzinvorrat für 1000 Meilen, als er in Le Bourget ankam, hätte also noch bis Konstantinopel fliegen können. Es verlautet, daß er als nächste Leistung den Pazifischen Ozean, von San Franzisko nach Sydney über Honolulu, zu überfliegen sich vorgenommen habe.

In Amerika rüstet man sich zu seinem Empfang. Der wird natürlich großartig werden. Coolidge wird den berühmten Sohn Amerikas persönlich beglückwünschen und ihm die höchste Auszeichnung, die sein Land zu vergeben hat, überreichen. Schon besitzt Lindbergh, der von Schweden abstammt, einen Orden des schwedischen Königs. Die Menschheit liebt es, von Zeit zu Zeit einen Einzelnen mit Glücksgütern zu überschütten. Der weise Solon würde auch hier wieder mahnend und abwehrend sein Haupt schütteln.

Lindberghs Atlantik-Flug ist aber nicht nur Sport und Spiel; es liegt symbolische Bedeutung darin. Dem Sportflieger folgt bekanntlich der Verkehrsflieger auf dem Fuße. Lindbergh war ja nicht der erste, der den Luftweg hinüber oder herüber zurückgelegt hat. Im Mai 1919 durchflog der Amerikaner Read die Strecke Neufundland-Lissabon mit einer Zwischenlandung auf den Azoren. Ihm folgte im Juni 1919 der englische Aviatiker Alcock, der in 16stündigem Fluge zusammen mit Brown den Preis der „Daily Mail" von 250,000 Franken verdiente. Im gleichen Monat durchquerten die Portugiesen Coutinho, Cabral und Sacadura den südlichen Ozean mit Zwischenlandungen auf verschiedenen In-



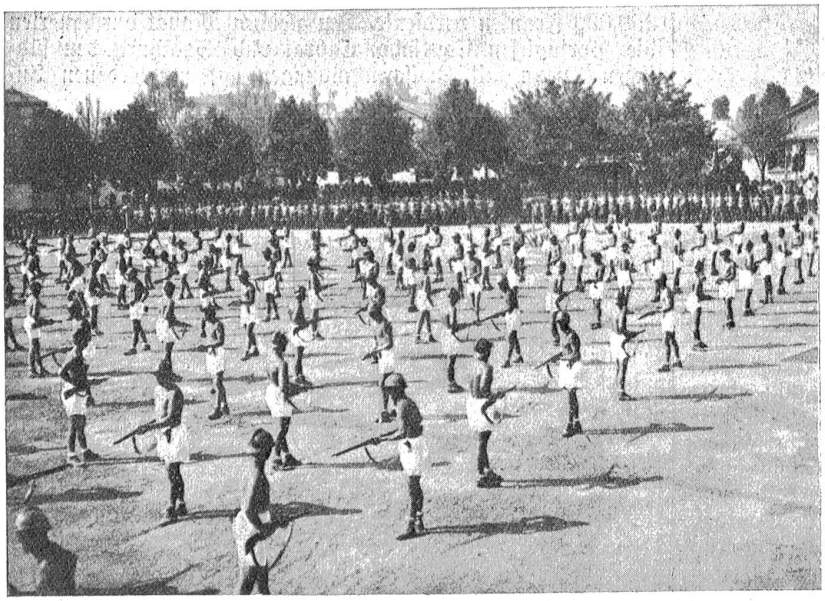
Flieger Lindbergh mit seinem Flugzeug, der Besieger des Ozeans.

seln. 1926 flogen die Spanier Franco und Alda von Spanien nach Brasilien und im Februar 1927 folgte ihnen der Italiener Pinedo und im März der Portugiese Sarmeralo. Pinedo hat bekanntlich auf seinem Rückfluge von New York Pech gehabt, indem er aufs Meer niedergehen und sich von einem Dampfer im Schlepptau nach den Azoren nehmen lassen mußte.

Daß 16- und 33stündige ununterbrochene Fahrten natürlich nicht die Norm für Verkehrsfahrten über den Ozean abgeben können, ist klar. Wie die Zukunft das Proplem des Verkehrsfluges Europa-Amerika lösen wird, liegt noch im Ungewissen. Man hat schon große verankerte Flöße, auf denen die Flugzeuge landen können, vorgeschlagen. Sicher ist aber, daß der regelmäßige Luftverkehr zwischen der alten und neuen Welt kommen wird. Dann steht zu hoffen, daß eine Brücke auch über die geistige Kluft zwischen diesen beiden Kontinenten geschlagen wird, die zur endgültigen Konsolidierung Europas und der übrigen Welt mehr noch beitragen wird, als alle Kongresse in Genf dies bis heute zustande gebracht haben.

Der Weltwirtschaftskongreß in Genf

ist Montag, den 23. Mai, nach dreiwöchentlicher Arbeit, an der bei 400 Delegierte und Sachverständige aus nicht weniger als 50 Ländern regen Anteil genommen haben, zu Ende gegangen. Die Verhandlungen der drei Unterkommissionen für Landwirtschaft, Industrie und Zolltarif- und Handelsfragen hielten sich auf einer bemerkenswerten Höhe fortschrittlichen Geistes. Man kann den Herren, die hier das Wort führten, das Verdienst nicht abstreiten, daß sie mit umfassender Gründlichkeit die Schäden unseres Wirtschaftslebens vor aller Welt bloßgelegt haben, die da sind: engstirnige Nationalwirtschaft mit unrationeller Abschließung der Produktionsgebiete unter sich durch protektionistische Zoll-



Vorbildliches Exerzieren der italienischen Infanterie in zweckentsprechender hygienischer Bekleidung beim Drill.

tarife, die unerträgliche Belastung der Volkswirtschaft durch die unproduktiven Rüstungsausgaben, die Arbeitskraft, Kapital und Material absorbieren, das der übrigen Produktion so dringend nötig wäre usw. Die Ergebnisse der Kommissionsberatungen wurden zusammengefaßt in einen Mantelbericht. Man hat diesen Bericht, der zusammenfassend die Finger auf die dunkelsten Punkte des heutigen Wirtschaftslebens legt und die Nachkriegsprobleme umschreibt, die Magna Charta der neuen Aera der Weltwirtschaftspolitik genannt. Möge er es in Tat und Wahrheit werden! Denn mit den Reden und Resolutionen allein ist es natürlich nicht getan. Was nützt die Untersuchung eines Schadens, und was nützt es, die Resultate dieser Untersuchungen in kostbares Leder zu binden, wenn niemand sich hernach darum bekümmert. Was jetzt nötig ist, hat Professor Cassel sehr richtig in seinem Schlußvotum zusammengefaßt: Aufklärung der öffentlichen Meinung, die Schlußfolgerungen den Leuten in die Köpfe hämmern.

Direktor Stucki, Chef der Handelsabteilung des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes, hat letzten Montag im Großratssaal in diesem Sinne über die Genfer Konferenz gesprochen. Sein Vortrag hat sichtlich starken Eindruck gemacht. Hoffen wir, daß auch die schweizerischen Protektionisten davon etwas gelernt haben.

Der Bruch zwischen England und Rußland ist vollzogen. Nach dem Einbruch in die „Arco", dem die Haussuchungen in Peking und Schanghai vorangegangen waren, gab es kein Zurück mehr für die englische Regierung. Fatal ist für England der Umstand, daß sich die andern europäischen Mächte und Amerika ihrem Vorgehen nicht angeschlossen haben. Einzig Kanada ist dem Beispiel Englands gefolgt. Die Aufträge für Industrie und Handel werden von den Russen den deutschen Fabrikanten und Kaufleuten angeboten, die, im Schutze einer Exportversicherungskasse stehend, rasch zugreifen und in Nachtschichten arbeiten lassen. Die englische Industrie hat dabei das unangenehme Gefühl, daß die Politik auf ihre Kosten gemacht wird, und bereits sind aus diesen Kreisen auch schon die ersten kritischen Stimmen laut geworden.

Auch in Frankreich findet Englands Kampfruf gegen den Bolschewismus nicht das gewünschte Echo. Im Parlament hielt der Innenminister Sarraut zwar eine fulminante Anklagerede gegen den Kommunismus; aber die Sozialisten und die Radikalen verhielten sich kühl. Die kommunistischen Wähler haben eben in Frankreich eine Bedeutung, wie sie ihnen anderswo nicht zukommt. Da der französische Kommunismus noch unter dem Schutz der Gesetze steht, ist er weniger gefährlich und kann zur Not ausgehalten werden. Wie lange?

Am Quai d'Orsay spricht Tschitscherin, der russische Außenkommissär, vor, und wird von Briand und Poincaré empfangen. Er bietet Petroleumkonzessionen im Kaukasus an. Der Moment ist außerordentlich geschickt gewählt. Greifen die Franzosen zu, so verstimmen sie sicher die Engländer; lehnen sie ab, so hat man wenigstens die Geste gemacht. Bereits spricht Tschitscherin zu Presseleuten von einer französisch-russischen Entente. Wie eine solche Platz fände neben der eben demonstrativ wieder aufgerichteten Entente Cordiale, ist nicht recht ersichtlich; wohl aber durchsichtig ist die Absicht des schlauen Russen.

Der Bruch zwischen England und Rußland hat zweifellos den Weltzustand wieder arg verschlechtert. Unendliche Anstrengungen werden neu gemacht werden müssen, um die wünschbare Angliederung des russischen Wirtschaftsgebietes an das der übrigen Welt auf den vor dem Bruch erreichten Stand zurückzuführen. Die Tory-Regierung hat die Parole „Biegen oder Brechen" zu der ihrigen gemacht. Wer sich biegen muß oder gebrochen wird, ist noch eine Frage, die erst eine Zukunft entscheiden wird. Möge zwischen dem Heute und diesem Morgen nicht eine unendlich lange Zeit neuer Wirren und Nöte liegen! -ch-

Meine Mutter.

Liebste, beste aller Mütter du,
Schläfst nun lange schon in süßer Ruh',
Aber deine Liebe lebet in uns fort,
Sie war dein Vermächtnis, sie ist unser Hort.

Du hast in Sorgen uns're Jugend überwacht,
Du hast uns all' mit gleicher Lieb' bedacht;
Du hast getragen manchen bitt'ren Schmerz,
Doch nie umdüstert' sich dein fröhlich Herz.

Deine Augen glänzten hell wie Sonnen,
Wenn du erzähltest uns von dazumal,
Und wir erlebten alle Kinderwonnen,
Wenn leise du anhubst: Es war einmal...

Zu aller Arbeit floß der Rede Quell,
Du maltest die Geschicke, dunkel bald, bald hell,
Bis uns erfaßte manch gelinder Schauder
Und unser Herz sich füllt' mit Märchenzauber.

Doch auch den Zorn bekamen wir zu spüren,
Du konntest eine harte Hand auch führen,
Die Rute hinterm Spiegel hing.
S' war schad für alles, was daneben ging.

Bald kam die Zeit, wo eins ums andere ging,
Ein Stück von deinem Herz an jedem hing,
Du warst uns nah, wenn noch so weit wir fort,
Die Mutterliebe spannte Fäden hier und dort.

So hast du uns geführt durch Lieb und Leid
Und vorbereitet für die spätere Zeit,
Du segnetest uns all' mit deiner Huld,
Und, sind wir nicht vollkommen, ist's nicht deine Schuld.

Nun bist du stumm, geliebte Mutter mein,
Doch jede Stunde noch gedenk ich dein;
Hab' Dank für jeden Schmerz, für alle Lust,
Dein trautes Bild lebt fort in uns'rer Brust.

A. V.