

Bern, Freitag

28. März 1919

Redaktion: Effingerstrasse 1  
557 Telefon 557Druck und Verlag: Fochon-Zent & Bühlert  
Postkonto III/78Expedition: Effingerstrasse 1  
555 Telefon 555

# Der Bund

Organ der freisinnig-demokratischen Politik

Gidgenössisches Centralblatt und Berner Zeitung

**Aboanmentspreise:** Bern-Stadt: halbjährlich Fr. 11.50, vierteljährlich Fr. 5.75. Schweiz: halbjährlich Fr. 18.50, vierteljährlich Fr. 6.80; bei der Post kostet je 20 Rappen mehr; für Zustellung unter Einschaltung vierteljährlich 50 Rappen mehr. — Abhängen 40 Rappen. — Postabonnement für das Ausland sind am Wohnort des Bestellers aufzugeben, und dort ist der Aboanmentspreis zu entrichten. Postabonnementen haben Deutschland, Frankreich, Österreich-Ungarn, Italien, Holland, Dänemark, Schweden und Norwegen usw.

**Aboanmentspreise für alle übrigen Staaten des Postvereins:** halbjährlich Fr. 80.—, vierteljährlich Fr. 15.—, monatlich Fr. 6.— bei kgl. direkter Kreuzband-Zustellung. Man abonniert direkt bei der Expedition des "Bund". Einbindung des Beitrages durch Postzustellung. — **Annoncenpreis:** für die Schweiz 50 Rappen die einspaltige Nonpareilleiste oder deren Raum; für das Ausland 75 Rappen. **Reklamepreis:** Fr. 2.50 die Nonpareilleiste. **Annoncenrechte:** Publicitas A.-G., Schweiz. Annoncen-Expedition in Bern und deren Filialen im In- und Auslande.

**Die vorarlbergische Frage**

Wir dürfen nun als feststehende Tatsache annehmen, daß der weit überwiegende Teil der Bevölkerung Vorarlbergs für den Anschluß an die Schweiz ist. Das ist in der Landesversammlung selber ausgesprochen worden und wird auch von denen anerkannt, die gegen den Anschluß austreten; so auch von jenem Vorarlberger, der, wie unsere Leser wissen, die Schweiz vor den Fehlern des eigenen Volkes warnte, um damit die Gegenliebe zu dämpfen.

Seit der "Bund" die Welschen zur Ansichtsäusserung ermunterte, sind aus der Westschweiz verschiedene Stimmen laut geworden. Eine entschiedene Stellungnahme für oder gegen den Anschluß beziehen die wenigen. Der Wunsch gemeinsam mit den Deutschschweizern die Frage zu lösen, kommt mehrfach zum Ausdruck; ein Blatt schreibt, unsere Anfrage zeige, daß man in Bern die Welschen nicht als minoritäts-negligierbare behandle.

Wie im deutschsprechenden Landesteil sind auch in der welschen Schweiz die Meinungen geteilt, und in gleicher Weise herrscht noch der Wunsch nach ruhiger Prüfung vor. Die "Revue" z. B. hat sich einstweilen gegen die Aufnahme eines Kantons Vorarlberg ausgesprochen, im "Journal de Genève" nimmt P. Seippel eine abwartende Haltung ein, ähnliche Neuerungen ließ man in jurassischen Blättern. Dagegen ist einer der führenden politischen Publizisten der Westschweiz, Dr. William Martin, in seinen öffentlichen Vorträgen über die Schweiz und den Friedenkongress entschieden für die Möglichkeit einer territorialen Erweiterung der Schweiz eingetreten.

Dass die Umklammerung der Schweiz durch den gesamtdeutschen Koloß von Basel bis zur Südostecke die schwersten politischen und wirtschaftlichen Bedenken wachrufen müsste, wird in der Schweiz wohl niemand bestreiten. Der Anschluß Savoyens an Frankreich war gewiß auch nicht dazu angestan, unsere Stellung im Westen zu stärken, obwohl damit nicht so schwere Nachteile verbunden waren, wie sie zu befürchten sind, wenn ganz Deutschösterreich an Deutschland fällt. Der Trost, den uns die "Innsbrucker Nachrichten" vom 15. März spenden wollen, daß in Deutschland "in den nächsten Jahren, ja Jahrzehnten" niemand einfallen werde, von einer gewaltigen Eingliederung der Schweiz in den großdeutschen Staat zu sprechen — dieser Trost ginge nicht. Es kommt nicht nur die gewaltige Eingliederung, es kommt auch die wirtschaftliche Überwältigung mit ihren politischen Folgen in Betracht, und zudem darf man sich nicht mit der Aussicht auf die "nächsten Jahre, ja Jahrzehnte" begnügen, sondern muß auf die Entwicklung blicken, wie sie sich aus einmal geschaffenen territorialen Machtverhältnissen natürlicherweise ergeben kann. Und da schafft das Verschwinden der österreichischen Großmacht an unserer Grenze ein ungenügendes und doch wohlstättiges Gegengewicht weg; tritt Großdeutschland an die Stelle, so liegen wir wirklich allzu sehr in seinen Armen. Das ist nicht, wie die "Innsbrucker Nachrichten" meinen, eine "Verdächtigung gegen Deutschland" oder gegen irgend jemand, sondern einfach eine Feststellung, die sich aus der politischen und wirtschaftlichen Einrahmung der Schweiz ergibt. Bleibende Tatsachen sind stärker als vorübergehende Meinungen.

Damit ist freilich vom schweizerischen Standpunkt aus über die Wünschbarkeit des Anschlusses Vorarlbergs an die Schweiz noch nichts Entscheidendes gesagt. Dieser Anschluß würde auch nicht verhüten, daß sich Großitalien und Großdeutschland auf dem Brenner die Hand reichen. Die Aufnahme eines Kantons Vorarlberg würde aber einem ausgesprochenen Volkswunsche des Vorarlberg und damit der Selbstbestimmung entsprechen und könnte die erwähnten Nachteile wenigstens um etwas verringern, würde auch der Schweiz eine Gebirgsgrenze gegen Großdeutschland verschaffen. Dass übrigens auch im Tirol selbst unter den Deutschfreiherrlichen nicht lauter Begeisterung für den Anschluß an Deutschland besteht, ist auch in der Schweiz wohl bekannt.

Unter diesen Gesichtspunkten darf die Anschlußfrage ruhig erwogen werden. Die Nachteile haben wir schon hervorgehoben; manches, was der Vorarlberger Vertreter des großdeutschen Gedankens geschrieben hat, darf auch beachtet werden. Kriegsschäden aller Art lasten schwer auf Vorarlberg. Sie sind es wohl auch, die dem Wunsch nach Eintritt in den Schweizerbund so große Kraft verleihen haben, daß die Bauarbeiter, die Modistinnen und die Schneider. Die Arbeitersyndikate und die Mehrzahl der Zeitungsverleger von Madrid neigen dazu, die Blätter nicht erscheinen zu lassen.

**Einer dritten Revolution entgegen?**  
w. München, 24. d. In Bayern geht jetzt scheinbar alles wieder seinen geordneten, ruhigen Gang. Aber nur scheinbar — unter einem stillen Wasserpiegel hämmert und pocht es unaufhörlich. Mächte sind an der Arbeit, die mit allen Mitteln auf eine dritte Revolution hinzielen. Der selbe Levi und derselbe Mühsam, welche das Hereinbringen der Münchener Februarwirren "prophezei" haben, bemühen sich in ihren Organen "Münchener Rote Fahne" und "Rau" die Massen weiter aufzupreisen. In zahllosen Versammlungen verkünden sie baldige weitere Ergrüttungen des ohnedies schwer heimgesuchten deutschen Volkes. Die Ereignisse in Ungarn finden freudigen Widerhall.

**Vorlagen an die deutschösterreichische Nationalversammlung**

ag. Wien, 27. d. (W. K. B.) Im Hauptauschluß der Nationalversammlung berichtete Präsident Seitz, daß ihm von der Regierung eine Reihe von Vorlagen zur Behandlung in der Nationalversammlung übermittelt worden seien, darunter ein Gesetz über die Aufhebung des Adels und gewisser Ehrentitel und Würden, betreffend Landesverweisung, Uebernahme des Vermögens des Hauses Habsburg-Lothringen, ein Gesetz betreffend Abschaffung der im Völkerrecht nicht vorgesehenen Exterritorialität, ein Gesetz betreffend Aufhebung der Todesstrafe und eines über die Begnadigung russischer und finnischer Kriegsgefangener.

**Feuilleton**

In 20,000 Meter Höhe

Ein schweizerischer Ingenieur schreibt uns: In Nummer 107 Ihres geschätzten Blattes veröffentlichten Sie eine Notiz, nach welcher der bekannte Flugzeugkonstrukteur Bréguet in den nächsten Jahren in einer Höhe von 20,000 bis 25,000 Meter eine Flugzeuggeschwindigkeit von 500 Kilometern in der Stunde zu erhalten hofft. Es dürfte sich lohnen, diese Behauptung vom technischen Standpunkt aus etwas näher zu beleuchten:

Der Barometerstand in 20,000 Meter Höhe beträgt ca. 76 Millimeter gegen 760 Millimeter Quecksilbersäule auf Meereshöhe, d. h. das Flugzeug bewegt sich, technisch gesprochen, in einem 90-prozentigem Vacuum, also in einem Luftdruck von einem Zehntel Atmosphären. Die Temperatur in dieser Höhe ist im Mittel ca. -100° Celsius. Das Wasser friert hier bei 45° Celsius, Maschinenöle erstarrten.

Der Luftwiderstand des Flugzeuges nimmt proportional mit dem Barometerstand ab, und die Geschwindigkeit, um daselbe in der Schwebelage zu halten, muß proportional der Quadratwurzel aus dem Quotienten der Barometerstände von 0 und 20,000 Meter Höhe zunehmen.

Ist somit das Flugzeug über Meeressniveau bei einer Geschwindigkeit im Horizontalfluge

von 160 Kilometern pro Stunde im Gleichgewicht, so fliegt es in 20,000 Meter Höhe in derselben Gleichgewichtslage mit einer Geschwindigkeit von 505 Kilometern in der Stunde, ohne daß eine größere Vortriebskraft des Propellers dazu notwendig wäre, als über dem Erdboden bei 160 Kilometern Geschwindigkeit. Nimmt man an, das Gesamtgewicht des Flugzeuges sei 1000 Kilogramm, so wäre für das bestmögliche Tragdeck eine Vortriebskraft von 55 Kilogramm am Propeller notwendig und eine Motorleistung in 20,000 Meter Höhe bei 505 Kilometern pro St. Geschwindigkeit von rund 140 PS effektiv notwendig. Da die Motorleistung dem Barometerstand proportional abnimmt, müßte somit der Motor dem Volumen nach derart gebaut sein, daß er im Tale zehnmal größer wäre, also über Meer 1400 PS leisten würde. Das Gewicht eines solchen Motors, zu 0,7 Kilogramm pro PS als äußerste Grenze angenommen, würde demnach ohne Brennstoff 980 Kilogramm betragen, und da die bis heute bestgebauten Flugzeuge von dieser Größe bei sechsfacher Sicherheit in bezug auf ihre Festigkeit ohne Motor, Brennstoff, Passagiere und Ausrüstung ungefähr die Hälfte ihres Gesamtgewichtes wiegen, also ca. 500 Kilogramm für unseren Fall, so ist es unmöglich, dieses Motorgewicht im Flugzeug vom Gesamtgewicht von 1000 Kilogramm unterzubringen, wobei noch nicht einmal Brennstoff, Ausrüstung und Passagiere berücksichtigt sind.

Um in der Höhe von 20,000 Metern zu fliegen, müßten die Passagiere in einer hermetisch verschlossenen Cabine untergebracht werden, welche mittels Compressor unter einen Luftdruck gebracht wird, bei welchem Menschen noch genügend Sauerstoff zum Atmen erhalten, und ebenso müßte diese Cabine mit den Auspuffgasen des Motors geheizt werden, ebenso sämtliche Materialien, welche -100° Celsius nicht ertragen. Um demnach das Ziel, in 20,000 Meter mit 500 Kilometer in der Stunde zu fliegen, zu erreichen, müßte man in erster Linie den Motor derart konstruieren, daß das Gewicht desselben inklusive Brennstoff 400 Kilogramm nicht überschreitet, was vielleicht dann möglich wäre, wenn der selbe mit einem Compressor versehen würde, welcher mit steigender Höhe den Zylindern die Luft vorkomprimiert zuführen würde, so daß dessen Leistung sich nicht verändern würde und somit über dem Erdboden sowohl als auch in 20,000 Meter Höhe seine 140 PS hergeben würde.

Dann könnte bei unveränderter Motorleistung das Flugzeug in 80 Minuten auf die 20,000 Meter Höhe ansteigen. Rechnet man darmit, daß der besonderen Ausführung und Ausrüstung wegen das Konstruktionsgewicht des Flugzeuges gegen normale Ausführungen schwerer würde, so ist, alles in allem gesprochen, noch ein weiter Weg zurückzulegen, bis das erreicht wird, was behauptet ist, abgesehen von den Zulässigkeiten, die das 90 Prozent Vacuum dem

**Erstes Blatt**

70. Jahrgang

Inseratenannahme: Publicitas A.-G.

Schweiz, Annoncen-Expedition

Bureau in Bern: Postamtshausplatz 2

Telephon 15.97 — Postkonto III/327

Keine Verbindlichkeit

für Aufnahme der Inserate an bestimmten Stellen

oder Tagen

Nr. 133

Aboanmentspreise für alle übrigen Staaten des Postvereins:

halbjährlich Fr. 80.—, vierteljährlich Fr. 15.—, monatlich Fr. 6.— bei kgl. direkter Kreuzband-Zustellung. Man abonniert direkt bei der Expedition des "Bund". Einbindung des Beitrages durch Postzustellung. — Annoncenpreis für die Schweiz 50 Rappen die einspaltige Nonpareilleiste oder deren Raum; für das Ausland 75 Rappen. Reklamepreis Fr. 2.50 die Nonpareilleiste.

Annoncenrechte: Publicitas A.-G., Schweiz. Annoncen-Expedition in Bern und deren Filialen im In- und Auslande.

**Englisches Unterhaus**

Das Wehr-Gesetz

ag. London, 27. d. (Reuter.) Das Unterhaus nahm die Artikel des Gesetzesentwurfes, die in der Kommission gebilligt worden waren, ohne Änderungen an. Der Vorschlag, die Anwendung dieses Gesetzes ab 31. Dezember 1919 statt erst ab 30. April 1920 zu verfügen, wurde mit 281 gegen 70 Stimmen abgelehnt. Churchill legte bei der Abweisung dieses Antrages, daß die Regierung keineswegs die Absicht habe, mit Hilfe des obligatorischen Militärdienstes eine starke Armee für Rusland auszuhaben. Die allgemeine Frage der in Russland zu befolgenden Politik hängt nicht von der britischen Regierung ab. Diese Sache geht einen Völkerbund oder einen Bund der siegreichen Nationen an.

**Generalstreit in Spanien**

ag. Barcelona, 27. d. In Valencia und Coruna ist ein Generalstreit ausgebrochen. In Sevilla ist er gefeiert. In Madrid streiten die Bauarbeiter, die Modistinnen und die Schneider. Die Arbeitersyndikate und die Mehrzahl der Zeitungsverleger von Madrid neigen dazu, die Blätter nicht erscheinen zu lassen.

**In Italien**

Die Wahlen

ag. Mailand, 27. d. Die Zeitungen schreiben, daß der Ministerpräsident Paris vor Ende des Monats nicht verlassen könne. Das "Giornale d'Italia" versichert, daß die Kammer nicht vor dem 15. April eröffnet werden könne. Die Wahlen würden kaum vor der vollständigen Demobilisierung stattfinden, wenn der Friede nicht vor Ende Juni unterzeichnet werde, werde die Demobilisierung erst einige Monate später erfolgen, so daß die Wahlen erst im Oktober erledigt werden können.

**Soviet und Vatikan**

ag. Mailand, 27. d. Die "Italia" schreibt aus Rom: Die orthodoxe Geistlichkeit, die in ganz Russland von der bolschewistischen Regierung verfolgt wurde, hat sich durch Vermittlung des vatikanischen Staatssekretärs, Kardinal Gaspari, seinerzeit an den Papst gewandt, damit dieser interveniere, damit die Verfolgungen eingestellt würden. Kardinal Gaspari sandte im Namen des Papstes am 12. März ein Radiogramm an die Regierung in Moskau. Der Volkskommissar für die auswärtigen Angelegenheiten, Tschitscherin, beantwortete das Telegramm des Kardinals mit ironischen und lächerlichen Worten.

**Reorganisation der Zentralstelle für Fremdenpolizei**

(Mitgeteilt)

Auf der Zentralstelle für Fremdenpolizei Bern vorgekommenen Unregelmäßigkeiten haben zu einer polizeilichen Untersuchung gegen verschiedene Kanzleibeamte geführt. Über das Ergebnis dieser Untersuchung wird der Presse seinerzeit eine Mitteilung zugehen.

Diese Vorkehrungen, sowie bedeutende Rückstände in der Behandlung von Einreisegefällen und eine gründliche Reorganisation des Betriebes der Zentralstelle, verbunden mit dem Umzug in neue Büroräume, veranlassen uns, die Bureau der Zentralstelle der Fremdenpolizei von Montag, den 31. März, an bis auf weiteres für Besucher gänzlich geschlossen. Man ist ersucht, Anfragen an die Zentralstelle über bereits eingereichte Einreisegefälle schriftlich (nicht telegraphisch) zu stellen. Telephonisch können solche Anfragen nicht erteilt werden.

Um in der Höhe von 20,000 Metern zu fliegen, müßten die Passagiere in einer hermetisch verschlossenen Cabine untergebracht werden, welche mittels Compressor unter einen Luftdruck gebracht wird, bei welchem Menschen noch genügend Sauerstoff zum Atmen erhalten, und ebenso müßte diese Cabine mit den Auspuffgasen des Motors geheizt werden, ebenso sämtliche Materialien, welche -100° Celsius nicht ertragen. Um demnach das Ziel, in 20,000 Meter mit 500 Kilometer in der Stunde zu fliegen, zu erreichen, müßte man in erster Linie den Motor derart konstruieren, daß das Gewicht desselben inklusive Brennstoff 400 Kilogramm nicht überschreitet, was vielleicht dann möglich wäre, wenn der selbe mit einem Compressor versehen würde, welcher mit steigender Höhe den Zylindern die Luft vorkomprimiert zuführen würde, so daß dessen Leistung sich nicht verändern würde und somit über dem Erdboden sowohl als auch in 20,000 Meter Höhe seine 140 PS hergeben würde.

Dann könnte bei unveränderter Motorleistung das Flugzeug in 80 Minuten auf die 20,000 Meter Höhe ansteigen. Rechnet man darmit, daß der besonderen Ausführung und Ausrüstung wegen das Konstruktionsgewicht des Flugzeuges gegen normale Ausführungen schwerer würde, so ist, alles in allem gesprochen, noch ein weiter Weg zurückzulegen, bis das erreicht wird, was behauptet ist, abgesehen von den Zulässigkeiten, die das 90 Prozent Vacuum dem

Zugleich wird darauf aufmerksam gemacht, daß Gefüge um Bewilligung zur Einreise von den im Ausland weilenden Ausländern der zuständigen schweizerischen Gesandtschaft, bzw. dem schweizerischen Konsulat auf vorgekriebenen Formularen eingereicht werden müssen. Diese Gefüge werden durch diese Amtsstellen an die Zentralstelle für Fremdenpolizei zur Entscheidung weitergeleitet. Gefüge, die Einreisegefälle in Bern direkt einreichen, müssen auf den ordentlichen Weg verwiesen werden.

Durch Vermehrung des Personals ist dafür gesorgt, daß die rückständigen Gefüge innert kurzer Zeit erledigt werden können. Nach Ausarbeitung der Rückstände wird es der Zentralstelle für Fremdenpolizei möglich sein, die zur Entscheidung einlaufenden Einreisegefälle unverzüglich zu behandeln. Bis dahin wird um Nachsicht gebeten.

Die Wiedereröffnung der Büräe für Besucher wird durch die Presse bekanntgegeben werden.

**Wirtschaftsabkommen zwischen der Schweiz und Frankreich**

(Mitgeteilt)

Die Verhandlungen, die in Paris zwischen der französischen Regierung und den schweizerischen Delegierten über die Erneuerung des schweizerisch-französischen Wirtschaftsabkommens vom 29. Dezember 1917 geführt wurden, sind zum Abschluß gebracht. Das neue Abkommen ist am 25. d. in Paris unterzeichnet worden, nachdem die bisherige Vereinbarung, die am 31. Oktober 1918 abließ und dann provisorisch für zwei Monate erneuert wurde, mit Beginn dieses Jahres außer Kraft getreten war. Infolge der komplizierten Verhältnisse, die im neuen Abkommen zu regeln waren, und angefängt der großen Probleme, durch welche die alliierten Regierungen zurzeit in Unispruch genommen sind, gestalteten sich die Verhandlungen schwierig und zeitraubend. Dank dem Entgegenkommen der französischen Regierung und den ausdauernden Bemühungen der schweizerischen Unterhändler ist es schließlich möglich geworden, eine befriedigende Lösung zu erzielen. Die Übereinkunft unterliegt noch der Genehmigung durch den Bundestrat. Mitteilungen über ihren Inhalt werden nach erfolgter Genehmigung publiziert werden.

Die Frage der Revision von Artikel 100 des S. S. S. Reglementes ist noch offen. Eine Entscheidung wird indessen in kurzer Frist erwartet.

**Unsere Lebensmittelzufuhr**

Zu unserer Meldung, daß im Hafen von Cetina noch ungefähr 63,000 Tonnen Lebensmittel für die Schweiz, hauptsächlich amerikanisches Brotgetreide u. dgl., des Abtransports hatten, erfahren wir noch, daß es bis jetzt nicht möglich gewesen ist, für diesen Abtransport täglich mehr als einen Eisenbahngang nach der Schweiz einzulegen. Da ein solcher Güterzug nur etwa 400—500 Tonnen befördert, kann man leicht ausrechnen, wie lange es dauern wird, bis diese 63,000 Tonnen ihren Bestimmungsort erreicht haben werden, wenn es nicht gelingt, ein intensiveres Tempo dieses Abtransports zu erzielen.

**Eine fleischlose Woche**

ag. Zürich, 27. d. Die Neutralitätskommission des Nationalrates beschloß auf Antrag des Ernährungsdirektors der E