

loren. Der Wind riß sie ihm aus der Hand, als er sich aus einem Fenster der Höfregondel hinauslehnte. Personen, die mit Dr. Edder gesprochen haben, sagten, daß er sich sehr begeistert über den Erfolg der Fahrt ausgesprochen und der Überzeugung Ausdruck verliehen habe, daß der Beweis für die geschäftlichen Möglichkeiten der Verwendung von Luftschiffen im Ozean-Dienst nunmehr erbracht sei.

Der berühmte Polarflieger Sir Hubert Wilkins

erklärte Pressevertretern gegenüber: „Es war eine angenehme und sorgenfreie Fahrt, die mitzumachen ein Vergnügen war. Ehe jedoch ein regelmäßiger Verkehr mit Luftschiffen erfolgreich durchgeführt werden kann, brauchen wir eine bessere und weitgehendere Zusammenarbeit der Wetterbüros und Meteorologen. Vor allem müssen dem Luftschiff Wetterberichte aus viel mehr Gebieten zur Verfügung stehen. Ich beglückwünsche Dr. Edder zu dem Erfolg des Fluges. Wir haben zahlreiche interessante Gegenden der Erde unter einem ungewöhnlichen und neuen Gesichtswinkel. Die nicht andauferfähigen Steppen Sibiriens, die regendurchweichten Felder des Orients, die Wolfenbänke des Stillen Ozeans zählen zu den interessantesten Erscheinungen, die ich je sah.“

Commander Rosenbahl

äußerte: „Es war der schönste Flug, den ich je mitgemacht habe, und ich genoss jeden Augenblick. Wir nützten jeden Rückenwind aus, der sich irgendwie finden ließ, und dies ist der Grund, weshalb der Kurs mehrfach geändert wurde. Die geschickte Ausnützung der Winde und die bemerkenswerte Geschwindigkeit des „Graf Zeppelin“ machten den Flug zu einem so ungewöhnlichen Erlebnis.“

Der japanische Kapitän Kusata

erklärte: „Vertreter von vier Nationen verbrachten drei Tage auf dem Luftschiff und fühlten sich wie im Himmel. Diese bemerkenswerte Leistung, die durch den deutschen Erfindergeist ermöglicht wurde, ändert die Weltkarte und macht Japan zu einem wirklichen Nachbarn Amerikas. Der Flug des „Graf Zeppelin“ wird dazu dienen, die Freundschaft und den guten Willen unter den Völkern zu fördern und eine neue Ära der Verständigung zwischen allen Nationen der Welt herbeizuführen, besonders zwischen Amerika, England, Deutschland und Japan.“

Dr. Eckeners Pläne

Sibirische und ozeanische Projekte

Was das deutsche Volk am Montag mittag erlebte, wenigstens ohne große Schwierigkeiten und Unkosten erleben konnte, muß schon als fabelhaft bezeichnet werden. Noch vor einem Menschenalter hätte nämlich die ganze vernünftige Menschheit dieses Erlebnis in das Reich der Fabel verwiesen. „Graf Zeppelin“, das neueste der Friedrichshafener Luftschiffe, war in 67 Stunden und 30 Minuten über den Großen Ozean hinweg von Asien nach Nordamerika geflogen, landete in Gegenwart von über 100 000 Menschen auf dem amerikanischen Flughafen von Los Angeles; Tausende von Flugzeugen gaben ihm das Ehrengeläut, auch ein kleines Luftschiff, ein Zeppelin-Baby, hatte sich aus der benachbarten Luftschiffhalle eingefunden, der Himmel lagte über dieses freudige Ereignis und die ganze Welt verfolgte es mit dem amerikanischen Ansager, der durch Radio diesen Nordflug des „Graf Zeppelin“ der Menschheit übermittelte.

Diese Großtat der deutschen Luftschiffahrt lenkt unsere Blicke zurück an den Bodensee, der Heimat der Zeppelinwerke in Friedrichshafen und der Werft der Tornier-Werke in Ulm. Hier liegt die Heimat der modernen Luftfahrt. Auch Ulmreihen hatte am Sonntag seinen großen Festtag, denn die Werft öffnete ihre Tore und machte das neueste und größte Flugboot der Welt Dr. X. der öffentlichen Besichtigung zugänglich. Kurz vor der Abfahrt! Am Montag verließ nämlich das Flugboot Ulmreihen und flog den Rhein entlang nach Norddeutschland, um hier seine Flugversuche fortzusetzen und sich für die großen Aufgaben vorzubereiten, für die es bestimmt ist.

Inzwischen dürfte Zeppelin seinen Rundflug um die Welt vollenden und in wenigen Tagen in seinem Ausgangslufthafen Lakehurst wieder eintreffen. Dort wird Dr. Edder von einem seiner treuesten Mitarbeiter in Friedrichshafen begrüßt werden, von Dr. Schmidt, dem Rechtsbeistand der Zeppelin-Gesellschaft. Keine Frage, daß beide die geschäftlichen Verhandlungen mit der Hamburg-Amerika-Linie und einer amerikanischen Finanzgesellschaft fortsetzen werden, die sie schon vor mehreren Monaten begannen. Der Weltflug des „Graf Zeppelin“ wurde nach angelfächischer Auffassung von beiden Gruppen verlangt. Das Luftschiff sollte nämlich mit dieser Heldentat beweisen, daß es allen Anforderungen zu entsprechen vermag.

Von Amerikanern kann man außerdem hören, daß jetzt, da mit einem günstigen Abschluß der Verhandlungen zu rechnen ist, auch in Friedrichshafen sich manches verändern dürfte, eine Befürchtung, die bei den Schwaben in letzter Zeit nicht gerade sehr groß war, nachdem mit dem Bau der größeren Zeppelin-Luftschiffhalle begonnen wurde. Die Amerikaner betrachten aber die Entwicklung der Luftfahrt von größerer Distanz. Sie sagen, daß Friedrichshafen als Ausgangspunkt und Endstation für transatlantische Flüge nicht günstig gelegen ist und meinen, daß eine Stadt des Mittelrheins Zentrastation für die Zeppelin-Luftschiffahrt werden dürfte. Andere denken mit Rücksicht auf die Verbindung der Zeppelin-Gesellschaft mit der Hamburg-Amerika-Linie an Hamburg, während wieder andere von Berlin sprechen. In den angelfächischen Zeitungen liest man auch von Gerüchten, daß Dr. Edder beabsichtigt, durch die amerikanische Tochtergesellschaft eigene Zeppeline in Amerika bauen zu lassen. Ebenso hört man von neuen transatlantischen Luftlinien zwischen Nordamerika und Asien, zwischen Amerika und Europa, sowie Nord- und Südamerika.

In diesem Zusammenhang muß auch der Pläne gedacht werden, für die Kapitän Bruns verantwortlich zeichnen soll. Es handelt sich hierbei um

einen sibirischen Luftdienst und einen transatlantischen. Der sibirische Luftdienst soll von Luftschiffen des Zeppelintyps durchgeführt werden und von Berlin nach Potoshama führen. Zwischenstationen sollen gemacht werden in Krasnojarsk, um die Verbindung mit Beringgrad und Moskau herzustellen und in Chardin mit Rücksicht auf das asiatische Rußland und China. Die meteorologischen Vorbedingungen für diese Fluglinie werden als durchaus günstig bezeichnet. Reisende, die es besonders eilig hätten, Schnellpost und dringliche Warensendungen könnten so auf dem Luftwege äußerst schnell an ihr Ziel gelangen.

Der transatlantische Weg, hört man mit Stauern, soll den großen Flugbooten vom Typ Dr. X. und Rohrbauch-Romar überlassen werden. Die Probeflüge beider Flugboote hätten die in sie gesetzten Hoffnungen mehr als gerechtfertigt. Beide Boote wären jetzt von der Luftlinie abgenommen worden. Weitere wurden bestellt. Die Route dieser Boote sollte von einem

Kabinettsitzung im Rheinland

Die „Vossische Zeitung“ meldet: Die in Berlin gebliebenen Kabinettsmitglieder und die Parteiführer haben den Wunsch, mit den Mitgliedern der deutschen Delegation Sitzung zu nehmen, ehe sie sich zur Völkerversammlung nach Genf begeben. Für den Fall, daß eine Reise der Minister Stresemann, Gieseler, Curtius und Wirth nach Berlin sich nicht mehr ermöglichen lassen sollte, ist an eine Zusammenkunft in einer Stadt des Rheinlandes gedacht, die auf dem Reiseweg Haag-Genf liegt.

Das „Volksbegehren“ und seine Unterchriften

Der „Jungdeutsche“ weist in seiner heutigen Ausgabe darauf hin, daß immer mehr Unterchriften des sogenannten Reichsausschusses für das Volksbegehren gegen den Young-Plan sich als gefälscht erweisen. Ein Mitglied des Jungdeutschen Ordens teilt nämlich mit, daß auch die Unterchrift des Weinheimer St., der eine große Anzahl korpsstudentischer Verbindungen zusammenfaßt, vom Reichsausschuß mißbraucht worden sei.

Ueber 1/2 Million Reichs- und Staatsbediensteter ohne Reichsbahn und Reichspost

Den Blättern zufolge werden nunmehr die Ergebnisse der Finanzstatistik über den Personalstand der öffentlichen Verwaltung im Deutschen Reich veröffentlicht. Ingesamt waren am 31. März 1927 beim Reich 121 509, bei den Ländern 367 117, bei den Provinzen 40 887 Beamte, Beamtinnen und Angestellte tätig. Dazu kamen noch insgesamt 114 105 Militärpersonen und 101 919 Arbeiter für bürgerliche Verwaltungszwecke. Nach dieser Zusammenstellung sind also insgesamt im Reich und bei den Ländern 753 537 Personen tätig. Die Zahl wird sich noch sehr erheblich vergrößern, wenn dazu die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Reichspost, Reichsbahn und der Gemeinden gerechnet werden.

Ununterbrochene Arbeitswoche in der Sowjetunion

Der Volkskommissarenrat hat beschlossen, im neuen Wirtschaftsjahr mit der planmäßigen Einführung der ununterbrochenen Arbeitswoche in den Betrieben und Institutionen zu beginnen. Zu diesem Zweck wird ein besonderer Regierungsausschuß geschaffen.

Sicherheitsmaßnahmen gegen Schlagwetterkatastrophen ... und unlaute Maschinen

Im Preussischen Landtag hat die Deutsche Volkspartei eine Kleine Anfrage eingebracht, in der unter Bezugnahme auf die Badenburger Schlagwetterkatastrophe die Einführung besserer Sicherheitsapparate verlangt wird. In der Anfrage wird auf Preisermittlungen hingewiesen, des Inhalts, daß der Erfinder eines solchen Sicherheitsapparates, ein Ingenieur Wollstein aus Bielefeld, durch allerlei unlaute Manöver von industrieller Seite, aber auch von Regierungsstellen an der Verwertung seiner Erfindung gehindert worden sei. Die Staatsregierung wird ersucht, Nachforschungen anzustellen und eventuell dafür zu sorgen, daß diese wichtige Erfindung zur Sicherung des Lebens der Bergleute und zur Verhinderung weiterer Katastrophen nutzbar gemacht und dem Erfinder die ihm gebührende Rechtfertigung verschafft wird.

Neues von Trebitsch-Lincoln

Trebitsch-Lincoln, weiland Mitglied des englischen Unterhauses, der im Weltkrieg als Spion eine so berühmte Rolle spielte und an allen möglichen bunten Geschäften der Nachkriegszeit beschäftigt war, hat auf seiner bewegten Laufbahn eine neue Etappe erreicht. Er ist dieser Tage aus China in Holland angekommen. In China war er seit dem Jahre 1927 als Funktionär für die nationale Regierung tätig. Als dieses Geschäft unlohnend geworden war, entschloß er sich, nach Europa zurückzukehren. Er traf an Bord eines holländischen Dampfers aus dem fernen Osten in Amsterdam ein, war aber kaum im Hotel abgelenkt, als ihn ein Polizeibeamter aufsuchte und einem langen Verhör unterzog, um ihm dann zu erklären, daß er in Holland nicht bleiben könne. Der Abenteuerer hat sich deshalb nach Belgien gewendet, wo er sich gegenwärtig noch befindet.

Zum letzten Mal war Lincoln vor drei Jahren nach Europa gekommen. Er machte damals unter dem Namen Dr. Tanbler eine sensationelle Fahrt aus China, von der Hoffnung getrieben, die Hinrichtung seines ältesten Sohnes, John Lincoln, verhindern zu können, der wegen eines Brauereiarbeiters 1926 zum Tode verurteilt worden war. Die Reise Lincolns war ein Wettrennen mit der Zeit. Er erreichte Holland, zwei Tage, nachdem sein Sohn den Tod am Galgen erlitten hatte. Er kehrte dann nach China zurück, um sich im Dienste der Nationalisten politisch zu betätigen. Damals leistete er einen heiligen Eid, als Rache für den Tod seines Sohnes tausend Engländer zu vernichten. „Die gelben Banden“, erklärte er, „sollen mir dazu dienen, mich an den Völkern zu rächen, die mich gedächet haben und mir nicht einmal einen Winkel gönnen, wo ich mich ausrufen kann.“

Ostseehafen über die Kanarischen Inseln nach Bernabuco führen. Man spricht auch bereits davon, daß Verhandlungen im Gange sind, um die notwendige Anleihe von 800 000 Pfund Sterling unter Garantie der Reichsregierung aufzubringen, die zur Einrichtung dieser Linien dienen soll.

Der Vollständigkeit halber darf nicht verschwiegen werden, daß andere Pläne darauf hinauslaufen, Berlin auch in der Luftfahrt zur Metropole Europas zu machen. In der letzten Zeit ist schon viel erörtert worden, dieshalb den Flughafen von Staaken zeitgemäß auszubauen. Es hat freilich nicht den Anschein, daß die Engländer sich bestimmen lassen, ihren englisch-ägyptischen Luftverkehr vorerst über Berlin zu legen. Sämtliche Flugprojekte hängen in ihrer Finanzierung ganz wesentlich von den Amerikanern ab. Deshalb dürfen auch die bevorstehenden Verhandlungen Dr. Eckeners mit amerikanischen Bankgruppen mit größter Aufmerksamkeit verfolgt werden.

Die Reform der Arbeitslosenversicherung

Sozialpolitischer Ausschuß

Im Sozialpolitischen Ausschuß des Reichstages wurde der Paragraph 112 durch Beschluß des Ausschusses dahin geändert, daß bestimmt wurde, es könne mit Arbeitslosigkeit nur eine Beschäftigung vereinbar sein, die von der Arbeitslosenversicherung frei ist, weil sie entweder vorübergehende Dienstleistung im Sinne des § 168 der Reichsversicherungsordnung oder geringfügige Beschäftigung im Sinne des § 75 a Abs. 2 des Gesetzes über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung ist. Selbständige Arbeit, die ihrem Umfange nach einer solchen vorübergehenden oder geringfügigen Beschäftigung entspricht, wird gleichgestellt, weil das dem praktischen Bedürfnis entspricht. Künftig sollen Verdienst und Arbeitslosenunterstützung zusammen 120 Prozent des Wochenunterstützungssatzes nicht übersteigen dürfen.

Auf eine Anfrage des Abg. Dr. Pfeffer (D. Bp.), ob die Krankenversicherung der Arbeitslosen nicht durch Heranziehung eines privaten Krankenversicherungsinstituts billiger durchgeführt werden könnte als durch Inanspruchnahme der Krankenkassen der Reichsversicherungsordnung, gab Ministerdirektor Dr. Weigert Kenntnis von einem Angebot des Verbandes privater Krankenversicherungsunternehmungen Deutschlands, das im wesentlichen von folgenden Gedanken ausgeht:

Der Verband privater Krankenversicherungsunternehmungen Deutschlands e. V. ist bereit, die Krankenversicherung der Arbeitslosen zu übernehmen. Er hält es aber für richtiger, dies nicht allein zu tun, sondern ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen in Form einer Aktiengesellschaft mit einem Kapital von etwa drei Millionen Reichsmark zu gründen, dessen Aktien im wesentlichen der Verband und die Reichsanstalt übernehmen. Der Verband verlangt für jeden krankenversicherten Arbeitslosen und jeden Unterstüzungstag an Beiträgen 0,12 RM, wenn er das Krankengeld nicht mit übernimmt, und etwa 0,16 RM einschließlich Krankengeld. Nach diesem Vorschlag würde die Krankenversicherung bei einer Durchschnittszahl von 1,1 Millionen Arbeitslosen im Jahre 47,18 Millionen Reichsmark ohne Krankengeld und 60,5 Millionen RM mit Krankengeld kosten.

Ministerdirektor Dr. Weigert betonte hierbei, daß dieses Angebot technisch noch nicht durchgeprüft sei, und wies darauf hin, daß das Reichsarbeitsministerium die größten grundsätzlichen Bedenken gegen die Übertragung der Krankenversicherung der Arbeitslosen an private Versicherungsträger hege.

Nach Erklärungen von Rednern der Sozialisten, Kommunisten, der Deutschen Volkspartei und der Deutschnationalen betonte der Vorsitzende, Abg. Esser (Str.), daß, nachdem durch die Parteien klargestellt sei, daß man unter allen Umständen an der öffentlichen Sozialversicherung festhalten wolle, kein Anlaß gegeben sei, weiter mit der Verfolgung des Angebots sich aufzuhalten, sondern ruhig in der ersten Besung zur Abstimmung zu kommen. Daneben könnten aber die Verhandlungen über das private Angebot ruhig weiterlaufen. Der Ausschuß könne sonntags zunächst bloß bis Mittwoch verhandeln, dann müsse eine Pause eintreten, um am Anfang September zu weiteren Verhandlungen zusammenzukommen.

Durch eine Streichung im § 125 Abs. 2 beschloß der Ausschuß, den Zustand zu beseitigen, daß die Reichsanstalt für die Krankenversicherung Arbeitsloser unter Umständen höhere Beiträge entrichten muß, als wenn die Arbeitslosen bei ihrer zuständigen Krankenkasse versichert wären. In solchen Fällen soll künftig der Arbeitslose den Mehrbetrag selbst tragen, wenn er von dem Recht zur Fortsetzung oder Aufrechterhaltung seiner früheren Versicherung Gebrauch machen will. Es wurde ein Paragraph beschlossen, wonach die Beitragspflicht des Arbeitgebers geringfügig Beschäftigter bestehen bleibt, soweit die Beschäftigung der Krankenversicherung unterliegt, wenn auch die geringfügige Beschäftigung für die Arbeitslosen versicherungsfrei bleibt. Es soll dadurch vorgebeugt werden, daß nicht versucht wird, ständige Beschäftigung in lauter geringfügige Beschäftigung aufzulösen.

Dem § 167 fügte der Ausschuß folgenden Absatz an: „Beiträge, die eine Gemeinde nach Absatz 1 oder 2 zu erstatten hat, sind der Reichsanstalt bis zum Ablauf des Monats zu überweisen, der auf den Monat folgt, in dem die Anforderung der Reichsanstalt der Gemeinde zugeht. Wird die Frist nicht eingehalten, so ist der Betrag in Höhe von 2 v. H. über den