## Sparmaßnahmen erforderlich

gu. Der Reichsfinanzminister Dr. Hilferding hat auf der Tagung der Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels unter anderem erklärt, daß für 600 Millionen Mark Ausfall im neuen Reichshaushalt Ausgleich geschaffen werden muß. Der Minister begründete diese Forderung damit, daß für den nächstjährigen Etat eine Steigerung der Reparationsausgaben um etwa 812 Millionen Reichsmark zu erwarten sei, während auf der Einnahmeseite eine Reihe großer Posten fehlten, die noch im vorigen Etat enthalten waren, darunter 125 Millionen Reichsmark aus dem Münzgewinn und 125 Millionen Reichsmark Ueberschüsse aus den früheren Jahren. Einen kleinen Teil dieses Ausfalles hofft der Minister aus erhöhten Steuereinnahmen, insbesondere aus solchen der Einkommensteuer zu decken. Die Steuereinnahmen des ersten Halbjahres 1928 hätten das Etat-Soll um etwa 100 Millionen überschritten. Die weitere Entwicklung der Einnahmen sei aber von der gesamten Konjunkturentwicklung abhängig, von der man im Voraus nicht sagen könne, ob sie sich derart entwickeln würde, wie man es erhoffe.

Nach den von uns im Reichsfinanzministerium hierzu eingezogenen Erkundigungen entfallen bei Berechnung der Mittel, die die öffentliche Hand für Bilanzierung des Etats benötigt, etwa 300 Mark pro Jahr auf den Kopf der Bevölkerung. Der weitaus größere Teil dieser Mittel wird durch zwangsläufige Ausgaben, die durch die bestehenden Gesetze hervorgerufen sind, verbraucht. Der Weg einer Aenderung der Gesetzgebung kann aber kaum beschritten werden, denn weder die Kriegsbeschädigten in ihren Rentenbezügen noch die Beamten in ihren Gehältern, noch schließlich die Sozialversicherung können ohne weiteres gekürzt werden. Als einziger Weg, aus diesen finanziellen Schwierigkeiten herauszukommen, wurde uns seitens des Reichsfinanzministeriums die Einführung strengster Sparmaßnahmen genannt. Der Reichssparkommissar, von dessen Existenz man wohl gelegentlich einmal etwas gehört hat, von dessen Betätigung man jedoch in den letzten Jahren so gut wie gar nichts vernommen hat, wird also wohl in nächster Zeit etwas mehr Arbeit bekommen. Selten ist ein deutscher Beamter mit einer so dankenswerten Aufgabe betraut worden, wie gerade der Reichssparkommissar. Man sollte wirklich glauben, daß bei positiver Betätigung dieses Beamten im Laufe der Jahre auch gewisse nennenswerte Erfolge erzielt worden seien. Leider aber scheint diese Annahme nicht den Tatsachen zu entsprechen; denn die augenblickliche trostlose Finanzlage des Reiches ist der deutlichste Beweis dafür, daß der Reichssparkommissar allem Anscheine nach nicht energisch genug durchgegriffen hat.

Die Reichsregierung ist durchaus davon überzeugt, daß das bevorstehende Etatsjahr, das erste der Reparationsvollzahlung, für Deutschland sehr schwer sein wird. Trotzdem herrscht in Regierungskreisen die Auffassung, daß das deutsche Volk deshalb den Mut nicht sinken zu lassen brauche. Der Dawes-Plan hat nach Ansicht der Reichsregierung an Stelle der Gewaltlösung den Versuch gemacht, die wirtschaftliche Vernunft wieder in ihre Herrschaft einzusetzen, und bei der heutigen Verflechtung der Weltwirtschaft könne kein Glied derselben gesunden, wenn Deutschland finanziell krank bleiben würde. Der Dawes-Plan sei ein Provisorium, deshalb erfordere dieselbe Vernunft, die ihn geschaffen habe, seine Ueberprüfung und damit die Befreiung aus einer Unsicherheit, die dem weiteren Wiederaufbau Deutschlands und damit das Wiedererstarken der gesamten Weltwirtschaft hindere.

## Reform des Schlichtungswesens.

vdz. Berlin. Unter dem Vorsitz des Reichsarbeitsministers Wissell fand am Dienstag eine Besprechung der Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter über die Frage einer Reform des Schlichtungswesens statt. Neben der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände waren sämtliche Spitzenverbände der Industrie und des Handels sowie die Spitzenorganisationen der freien, Hirsch Dunckerschen und christlichen Arbeitnehmer-Gewerkschaften vertreten.

Nach längerer Aussprache, in der die Sprecher der Arbeitgeber und Arbeitnehmer ausgiebig zum Wort kamen, konnte der Reichsarbeitsminister abschließend das Ergebnis der Konferenz dahin zusammenfassen, daß die Berechtigung und der Nutzen des Schlichtungswesens von allen Beteiligten in der Aussprache einhellig und uneingeschränkt anerkannt worden sei. Die Arbeitgeber hätten ebenso uneingeschränkt ihre Tarifwilligkeit zu erkennen gegeben und sich damit zu der im Artikel 165 der Reichsverfassung festgelegten gleichberechtigten Mitwirkung der Angestellten und Arbeiter bei der Regelung der Arbeitsbedingungen bekannt. Von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite sei der Wunsch nach möglichst direkter Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten in freier Verständigung oder durch tarifliche Schiedsgerichte erfolgt. Eine Aufhebung der Verbindlichkeitserklärungen oder eine Aenderung der Schlichtungsverordnung sei von keiner Seite beantragt worden. Durch die tariflichen Schiedsgerichte sei den Beteiligten ja auch die Möglichkeit gegeben, die amtlichen Schlichtungsorgane überhaupt auszuschalten. Die Verbindlichkeitserklärung bilde auch keineswegs den regelmäßigen Abschluß eines Schlichtungsverfahrens, sondern sei eine Ausnahme. Um einzelne vorhandene Mängel zu beseitigen, wäre es vielleicht wünschenswert, den Begriff „öffentliches Interesse" etwas schärfer zu fassen und strengere Voraussetzungen für ein Eingreifen der amtlichen Schlichtungsorgane von amtswegen festzulegen. Die Einführung eidlicher Vernehmungen vor den Schlichtungsausschüssen müsse als unvereinbar mit dem Wesen dieser Institution abgelehnt werden, dagegen sei die vom Gewerkschaftsring erhobene Forderung der völligen Ueberführung der amtlichen Schlichtungsorgane auf das Reich durchaus erstrebenswert.

Der Minister stellte zum Schluß fest, daß von keiner Seite der Wunsch auf eine Aenderung des gegenwärtigen gesetzlichen Zustandes geäußert worden sei. Die von den Arbeitgebern angeregte Einsetzung einer Kommission lehnte der Minister ab, erklärte sich aber bereit, die Wünsche und Vorschläge der Arbeitgeber entgegenzunehmen und mit ihnen und den Arbeitnehmern nötigenfalls darüber weiter zu verhandeln.

### Ludendorff geht nicht nach China.

X Berlin. Wie die DNB. von wohlunterrichteter Seite erfährt, bestätigen sich die Zeitungsmeldungen über ein Angebot der chinesischen Regierung an General Ludendorff, die Organisation und Leitung der chinesischen Armee zu übernehmen, nicht. General Tschen Yi, der Führer einer chinesischen Kommission, die im Auftrage des Generals Tschiangkaischek Deutschland besuchte, hat bei dieser Gelegenheit General Ludendorff seinen Besuch gemacht, um ihm die Grüße Tschiangkaischeks und anderer chinesischer Heerführer zu überbringen, die in General Ludendorff einen der großen Strategen der deutschen Armee während des Weltkrieges sehen. Ein Uebertritt des Generals Ludendorff in den Dienst der chinesischen Regierung ist überhaupt nicht erwähnt worden.

# Das Ausland würdigt die „Zeppelin"-Fahrt.

## Die Würdigung der Zeppelinfahrt in England.

)( London. Durch Vermittlung der neuen britischen Station in Chelmsford waren zahlreiche Radioabonnenten in London in der Lage, die von Lakehurst durch Rundfunk verbreiteten Mitteilungen über die Ankunft des „Graf Zeppelin" mitanzuhören.

Alle Blätter würdigen die zum erfolgreichen Abschluß gebrachte erste Ozeanfahrt eines Passagierluftschiffes. Naturgemäß verbinden sie damit Betrachtungen über die Leistungen, die sie von den beiden im Bau befindlichen britischen Riesenluftschiffen erhoffen. Daily Telegraph sagt in einem Leitartikel: Diese Fahrt des „Graf Zeppelin" hat bewiesen, daß das neueste im Betrieb befindliche Luftschiff mit Erfolg Wetterunbilden zu ertragen und zu überwinden vermag, die anscheinend derartig waren, daß kein Luftschiff früherer Konstruktion dagegen hätte aufkommen können. Dies war kein schlechter Anfang für den transatlantischen Dienst, als dessen Bahnbrecher Dr. Eckener im Gedächtnis fortleben wird.

Morning Post schreibt: Die Engländer, die stets bereit sind, gute Führung und Mut bei einer großen Unternehmung anzuerkennen, werden dem Kommandanten und der Besatzung des „Graf Zeppelin" zu der Ueberwindung der Ozeanstürme und zur Landung in Amerika herzlich Glück wünschen. Die Führung des Luftschiffes bei einer anscheinend sehr stürmischen Ueberfahrt und die Durchführung von Reparaturen an einem wichtigen Teil der Steuerung während der Luftfahrt sind Leistungen, auf die die Ingenieure und das deutsche Volk stolz sein dürfen. Für die sichere Ueberführung von Passagieren und Post über den Ozean bleibt die Stellung des Ozeandampfers unerschüttert und wird es vorläufig auch bleiben. Aber der „Graf Zeppelin" und seine Fahrt legten ein Zeugnis ab für die Geschicklichkeit und den Mut der deutschen Ingenieure.

Times sagt in einem Leitartikel: Präsident Coolidges Glückwünsche an den unerschütterlichen Dr. Eckener werden in England freudigen Widerhall finden, indem sie dem sympathischen Verständnis von Wettbewerbern auf dem gleichen Gebiet begegnen. Die Fahrt des „Graf Zeppelin" hat gezeigt, daß die Sicherheit des Luftschiffverkehrs zugenommen hat, aber die beabsichtigten Flugzeiten nicht innegehalten werden können. Die Tage, wo Lustreisen nach Newyork eine Selbstverständlichkeit sein werden, sind offenbar noch weit entfernt. Bis dahin wird es noch vieler Fortschritte und Verbesserungen bedürfen. Trotzdem geben Leistung und Erfolg der behutsamen Navigation Dr. Eckeners Grund zur Befriedigung. Das Experiment wird für die Wissenschaft der Luftfahrt von größtem praktischen Wert sein. Deutschland hat ein Recht, stolz darauf zu sein.

Auch Daily Expreß spricht die Erwartung aus, daß der Luftschiffverkehr mit den Vereinigten Staaten, der heute noch schwierig sei und sich im Versuchsstadium befinde, in einigen Jahren etwas ganz natürliches sein werde. Das Blatt erklärt: Den Pionieren dieses Abenteuers rufen wir Bravo zu. Wir wünschten nur, daß es Engländer gewesen wären.

•

## Anerkennung der Leistung des „Zeppelin" in Frankreich.

Paris. Die gesamte Presse, die in den letzten zwei Tagen der Fahrt des „Graf Zeppelin" skeptisch geworden war, beschäftigt sich heute in weitestgehendem Maße mit der glücklichen Beendigung seiner Reise. Im allgemeinen wird die erfolgreich beendete Ueberfahrt mit Anerkennung verzeichnet und besonders hervorgehoben, daß sie um so anerkennenswerter sei, als sie vom Wetter nicht besonders begünstigt war.

Petit Parisien schreibt: In keinem Augenblick war das deutsche Luftschiff wirklich in Gefahr. Es hatte Proviant und Betriebsstoff für mehr als 120 Stunden an Bord und seine solide Konstruktion verhinderte, auch nur an die Möglichkeit einer Katastrophe zu denken. Die praktische Bedeutung dieses glücklich beendeten Experiments darf allerdings nicht überschätzt werden. Die Ueberfahrt hat mehr als viereinhalb Tage gedauert und fand unter wenig bequemen Bedingungen statt, was keinen Vorteil gegenüber der Benutzung von Dampfern darstellt.

Im Petit Journal heißt es: Die Taten der Zeppeline sind zahlreich. Die neue ist nicht eine der wenigst schönen, aber andere können mit ihr verglichen werden. Das Luftschiff mußte einen Umweg machen, was nicht ein Vorteil gegenüber der Benutzung von Dampfern darstellt. Es scheint, daß es niemals dem Flugzeug eine zu fürchtende Konkurrenz machen wird, dem Flugzeug, das noch in den Kinderschuhen steckt, während man die Zeppeline schwerlich noch technisch vervollkommnen kann. Mögen daher die nörgelnden und neidischen Geister nicht der französischen Regierung einen Vorwurf daraus machen, daß sie die Politik der Luftschiffe aufgegeben hat.

Populaire sagt: Wenn man die Reise des Zeppelin auch nicht als Schnelligkeitsrekord ansehen kann, so ist sie doch nichtsdestoweniger eine wundervolle Leistung der Hartnäckigkeit. Trotz schlechten Wetters, trotz verschiedener Beschädigungen hat das Luftschiff mutig seinen Weg fortgesetzt.

Gustave Hervé schreibt in der Victoire: Gestehen wir doch ein, daß es uns nicht unangenehm gewesen wäre, wenn diese Fahrt zum Ruhme der französischen Luftschiffahrt und Industrie vollbracht worden wäre. Der Erfolg dieser Reise wird eine ungeheure Publizität für Deutschland sein, nicht nur in den Vereinigten Staaten, wo der Enthusiasmus bellirimartig ist, sondern in der ganzen Welt. Sie bedeutet eben für die, die es noch nicht wissen sollten, daß Deutschland trotz der militärischen Niederlage immer noch das Land ist, in dem man mit Beharrlichkeit und mit Methode arbeitet, ein Land, das an der Spitze der Welt in industrieller und wissenschaftlicher Hinsicht bleibt, und das seine augenblickliche industrielle Vorherrschaft in Europa, die die Englands übertroffen hat, nicht nur seinem außerordentlichen Reichtum an Kohle und seiner ungeheueren Bevölkerungsziffer, die die unsrige um ein Fünftel übertrifft, verdankt, sondern seinem Genie der Organisation, seinem disziplinierten Geist, dem hohen Wert seiner Universitäten und der reichen Ausstattung seiner Laboratorien.

Matin erklärt: Ende gut, alles gut! Das kann man sagen, wenn man nur die sportliche Seite der Tat betrachtet, aber man muß auch an das bestimmte Ziel denken, für das der Zeppelin gebaut worden ist, nämlich den Transport von Passagieren und Post über den Ozean zwischen Europa und Amerika. In dieser Hinsicht hat sich der Zeppelin nicht sehr bewährt, und man erklärt in Deutschland und in den Vereinigten Staaten übereinstimmend, daß noch Vervollkommnungen nötig sind, um die Beförderung durch Luftschiffe praktisch und durchführbar zu machen.

Figaro sagt: Zweifellos handelt es sich bei der Fahrt des „Graf Zeppelin" um eine bemerkenswerte Leistung und dieser Erfolg zeigt erneut, daß die Deutschen die meisten Dinge, die sie unternehmen, zu einem guten Ende durchzuführen wissen. Lernen wir nach dieser Richtung von ihnen, und versuchen wir unsererseits wie sie, alles minutiös und sorgfältig vorzubereiten.

Der bekannte Sportschriftsteller Franz Reichel schreibt im Ami du Peuple: Verheimlichen wir nicht die Bedeutung dieser deutschen Kundgebung. Die deutsche Luftschiffindustrie, die mit so viel Beharrlichkeit und um den Preis so vieler Opfer gearbeitet hat an dem schwierigen Problem des lenkbaren Luftschiffes, kann stolz auf diesen neuen Erfolg sein. Er ist ein Sieg der gesamten deutschen Tätigkeit entsprechend der wirtschaftlichen und moralischen Größe dieses Landes.

•

## Begeisterung auch in Budapest.

)( Budapest. Die Ankunft des „Graf Zeppelin" in Amerika hat bei der Presse wie bei dem gesamten ungarischen Publikum Begeisterung hervorgerufen. Nach der mit Bangigkeit verfolgten Fahrt des Zeppelin widmen alle Blätter an führender Stelle der heldenmütigen Durchführung des Unternehmens lange Artikel.

•

## Italienische Kommentare zum Zeppelinflug.

X Rom. Die Blätter veröffentlichen eingehende Berichte über den Amerikaflug und die glänzend durchgeführte Landung des „Graf Zeppelin" und behaupten, daß, wenn sie sich auch gern den Lobpreisungen der Presse der ganzen Welt zu Ehren des Konstrukteurs des Schiffes, Dr. Eckener und seiner treuen Mannschaft anschlössen, dennoch der Flug bewiesen habe, daß er nichts anderes als eine glänzende Mutprobe und eine Leistung vervollkommneter Technik sei, bei der die Mannschaft und der Kommandeur eine hervorragende Rolle gespielt hätten. Die Wirtschaftlichkeit eines derartigen Luftverkehrs sei jedoch durch das Ergebnis der Fahrt in Frage gestellt, da das Risiko anscheinend dem theoretischen Vorteil nicht entspreche

•

## Die österreichische Presse zur Amerikafahrt des „Graf Zeppelin".

X Wien. Die gesamte Presse, die über die Fahrt des „Graf Zeppelin" ausführliche Einzelheiten veröffentlichte, bringt über das Gelingen der Amerika-Fahrt ihre freudige Begeisterung zum Ausdruck und erklärt, die große Frage, ob die Möglichkeit eines Luftschiffverkehrs zwischen Deutschland und Amerika über den Ozean bestehe, sei gerade durch die Sturmfahrt, die der „Graf Zeppelin" durchmachen mußte, befriedigend gelöst.

•

## Die Zeppelinpost in Newyork ausgetragen.

* Newyork. (Tel.) Die Post des „Graf Zeppelin", die von Lakehurst nach Newyork gebracht wurde, ist gestern um 13.30 Uhr amerikanischer Zeit ausgetragen worden.

•

## Die Beschädigung des „Graf Zeppelin".

)( Newyork. Nach einer Meldung der „Associated Preß" aus Lakehurst hatte man bei Tagesanbruch die erste günstige Gelegenheit zur Untersuchung des Sturmschadens des „Graf Zeppelin". Hierbei zeigte es sich, in welch dramatischer Lage sich die 60 Personen an Bord befanden, bis die raschen heldenmütigen Ausbesserungen vorgenommen wurden. Der Sturm hatte offenbar durch ein zerbrochenes kleines Fenster zum Unterteil der Backbordflosse Zugang gewonnen. Er hatte ein Stück Stoff abgerissen, was ein Loch im Ausmaß von etwa 15:7½ m verursachte. Es mußte zunächst eine primitive Methode zur Vornahme vorläufiger Ausbesserungen angewandt werden. Mit Bettdecken wurde die Oeffnung, durch die der Wind event. Zugang in das Schiffsinnere gefunden hätte, zugestopft. Nach den Ausbesserungsarbeiten blieb der Unterteil der Flosse unbedeckt. An der Verbindungsstelle der Flosse mit dem Schiffskörper verblieb eine Oeffnung. Von den Decken wurden 8 genommen, zusammengenäht und damit eine provisorische Wand errichtet. Bei dem Anblick der Wunde an der Schiffsseite wird klar, weshalb die Geschwindigkeit durch den Unfall sich verlangsamte, und es zeigt sich, wie umsichtig die Schiffsleitung gehandelt hat. Die Marinemannschaften setzten gestern Leitern an den Zeppelin, um die endgültigen Ausbesserungen vorzunehmen.

•

## Die Jubelfahrt der Zeppelin-Mannschaft nach Newyork.

* Newyork. (Tel.) Während in Newyork 10 000 von Menschen geduldig der Ankunft der Zeppelinmannschaft harrten, verließen diese um 1.30 Lakehurst im Extrazug und kamen um 3.18 in Jersey-Stadt an. Unter nicht endenwollendem Jubel der Bevölkerung, die bis zum Hafen, wo das Newyorker Empfangsboot „Macon" bereit lag, Spalier bildete, durchschritt die Zeppelinmannschaft die Bahnhofshalle, vor der eine Musikkapelle aufgestellt war, die beim Erscheinen Dr. Eckeners das Deutschlandlied erklingen ließ. Unmittelbar nach Betreten des Empfangsbootes stieß es vom Ufer ab und durchkreuzte im Zick-Zack den Newyorker Hafen, während Flugzeuge in den Lüften kreisten und die festlich geschmückten Schiffe ihre Sirenen ertönen ließen. Um 4 Uhr legte das Boot an der Battery an. Auch hier wurde Dr. Eckener und seine Mannschaft von einer unzähligen Menschenmenge mit tosendem Beifall empfangen. Ueberall auf den Wolkenkratzern standen die Menschen dicht aneinander gedrängt und winkten den Bezwingern des Ozeans freudig zu. Dr. Eckener, sein Sohn Admiral Moffet und als Vertreter der Stadt Newport Mitter Whalen bestiegen ein Auto und erreichten in langsamer Fahrt, immer wieder von dem ungeheuren Jubel der Bevölkerung begrüßt, die City-Hall. Berittene Polizei eröffnete die Parade, denen eine Kompagnie Marineinfanterie und eine Schwadron Kavallerie folgte. Die Automobile mit den Ehrengästen bildeten den Schluß des festlichen Zuges. Während Dr. Eckener die Ehrenfront abfuhr, spielte die Kapelle, ohne wie dies sonst üblich vorher die amerikanische Nationalhymne erklingen zu lassen, das Deutschlandlied. Ueberall werden Fahnen in den Farben der Vereinigten Staaten und des Deutschen Reiches, worunter sich viele schwarz-weiß-rote befinden, gezeigt. Von den Wolkenkratzern regnet es Konfetti und sich immer wieder nach allen Seiten verneigend schreiten Dr. Eckener und seine Begleiter die große Freitreppe zur City-Hall hinauf. Der Oberbürgermeister von Newport, Walker, mußte leider im letzten Augenblick eine wichtige Reise nach Washington antreten und ließ sich durch den stellvertretenden Oberbürgermeister Mac Kee vertreten, der ihn nach herzlichen Glückwunsch-