

seine Verantwortung gegenüber dem deutschen Prestige gerade nach der Rückkehr der beiden Dessauer Flugzeuge in stärkster Maße. Nach wie vor lehnt er es rundweg ab, sich auch nur im geringsten unter den Druck der öffentlichen Meinung, der allgemeinen Spannung und Erwartung setzen zu lassen.

Könnedes Start noch nicht abzuheben.

Köln, 16. August. Da sich das Wetter über dem Ozean weiter verschlechtert hat, kann mit einem baldigen Start Könnedes nicht gerechnet werden. Ueber Irland beträgt die Windstärke 7-8, an der französischen Küste sogar 9.

Echo aus aller Welt.

Die glückliche Rückkehr aller Piloten nach Dessau hat den Junters-Werken sowohl wie den Fliegern eine Flut von Glückwunschtelegrammen aus In- und Ausland eingetragen.

Der Direktor des Norddeutschen Lloyd, Geheimrat Stimming, drahlte:

„Beglückwünsche Sie zu den Leistungen Ihrer Flugzeuge. Daß die „Bremen“ nach 22stündigem Flug in schwerem Gewitter unbeschädigt nach Dessau zurückkehren konnte, ist eine Glanzleistung auf dem Material und der Besatzung. Wir wollen aus den gewonnenen Erfahrungen lernen. Grüßen Sie die braven Besatzungen beider Flugzeuge und seien auch Sie auf das herzlichste begrüßt.“

Auch die ausländische Presse ist des Lobes voll. Allgemein wird anerkannt, daß die „Bremen“ 3200 Kilometer, d. h. die Hälfte der Flugstrecke, unter widrigen Wetterverhältnissen zurückgelegt hat. Die Franzosen wenden sich gegen die mysteriöse Haltung Lebins und erklären, die einzige Mannschaft, auf die Frankreich heute eine sichere Hoffnung setzen könne, seien Coste und Brix.

In diesem Jahre kein Junters-Ozeanflug mehr?

Dessau. Hier erklärte Direktor Sachsenberg von den Junters-Werken, daß nach seiner Auffassung ein Ozeanflug der Junters-Werte in diesem Jahre sehr in Frage gestellt sei. Die Weiteransichten für die nächste Zeit lauteten außerordentlich schlecht; es dürfte weder in diesem noch im nächsten Monat mit einer wesentlichen Besserung zu rechnen sein.

Die Junters-Werte zu dem Sturmflug der „Bremen“.

Dessau, 16. August. In einem Communiqué nehmen heute die Junters-Werte zu dem Sturmflug der „Bremen“ noch einmal Stellung. Danach hat die „Bremen“ Irland an der Bogenmündung erreicht und dem starken Nebel nach Süden ausweichend, Corl Harbour an der irischen Südküste gewonnen. Böiger Südweststurm bei einer Windstärke 6-8 zwang die Flieger, das hochbelastete Flugzeug mit Vollgas zu fliegen, wodurch ein starker Brennstoffverbrauch eintrat. Aus diesem Grunde entschlossen sich die Flieger, am 15. August 7,15 Uhr morgens zur Umkehr über die irische Ostküste, Halifax-Hull, die Themse-Mündung zwischen Fossejone und Dover und Dänkirchen, Brügge wurde überflogen, Rheine, Hannover und Braunschweig, bis um 16,24 Uhr die glatte Landung in Dessau erfolgte.

Zeit steht, daß die gesamte technische Einrichtung der „Bremen“ einwandfrei funktioniert hat.

Ozeanflüge in Etappen?

Berlin, 16. August. Im Zusammenhang mit den Erörterungen über die Ursachen, die den Mißerfolg des deutschen Ozeanfluges herbeigeführt haben, bringt heute das B. T. einen sehr beachtlichen Artikel, der die Frage erörtert, warum man überhaupt Flüge über den Ozean ohne jede Unterbrechung ausführen will. Das Blatt tritt dafür ein, daß man Ozeanflüge in Etappen ausführen soll und schlägt vor, eine erste Etappe von Hamburg nach Vigo oder Lissabon, eine zweite nach den Azoren, eine dritte von dort nach Neufundland und eine vierte und letzte von dort

nach Newyork. Eine solche Unterbrechung würde den Flug nicht verzögern, aber sie würde ihn sicher und wirtschaftlicher machen. Außerdem gehörte zu einem Ueberseeflug ein Seeflugzeug, das auf dem Wasser zwischenlanden und vom Wasser wieder starten kann. Soviel sollte man aus dem unglücklichen Experiment von Kungesser und Coli gelernt haben. Nur um Verkehrsinteressen dürfe es sich handeln, und nur um die Prinzipien der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit, nicht aber um das Aufstellen von Reformen. Es sei durchaus kein blinder Zufall, daß der Deutschland-Amerika durchführt, nicht für einmotorige Landflugzeuge gilt, sondern für Flugboote oder für „Amphibien“, oder für mehrmotorige Landflugzeuge. Die Junterspiloten hätten infolgedessen diesen Preis gar nicht gewinnen können. Die Männer, die die Ausschreibungsbedingungen für diesen Preis aufgestellt haben, seien sich sehr wohl darüber im klaren gewesen, daß das mehrmotorige Flugboot das einzige brauchbare Verkehrsmittel für den Atlantikdienst ist.

Durchhalten!

Nach dem unterbrochenen Ozeanflug.

Mit inniger Teilnahme hatte das deutsche Volk ohne Rücksicht auf die Parteistellung den Flug der beiden Transozeanflugzeuge „Bremen“ und „Europa“ von Dessau aus verfolgt. Man war sich überall der Schwere der Aufgabe, die sich unsere Flieger gestellt hatten, bewußt. Man konnte die Ungunst der Witterung und merkte selbst deren ständige Verschlechterung. Aber man war so durchdrungen von der Wichtigkeit unserer Piloten und der Vortrefflichkeit des deutschen Materials, daß man ein Mißlingen für ausgeschlossen hielt. Mit großem Schmerz mußte man jedoch hören, daß die „Europa“ auf der Nordsee unterliege und in Bremen notlanden mußte, wobei sie argen Schaden erlitt. Die „Bremen“ aber flog noch und überwand alle Widrigkeiten des Wetters. In diese Hoffnung klammerte man sich, bis auch hier die Stunde kam, daß das Flugzeug, der Gewalt der Elemente weichen, hatte umkehren müssen.

Selbstverständlich hat dieses Mißgeschick in der weitesten deutschen Öffentlichkeit das größte Bedauern hervorgerufen. Der Flug über den Ozean von West nach Ost war schon verschiedentlich geschildert. Er ist bedeutend leichter als der umgekehrte Weg. Dazu waren schon verschiedene Ansätze gemacht worden, aber es war nur einmal zu einer eigentlichen Tat gekommen. Das war der Flug der Franzosen Kungesser und Coli, der so tragisch endete und den beiden das Leben kostete. Unter diesen Umständen kann man es keinem Deutschen verdenken, wenn sein Herz höher geschlagen hätte in dem Gedanken, daß deutschen Fliegern zum ersten Male das Wagnis der Überquerung des Atlantischen Ozeans von Europa nach Amerika geschildert wäre. Diese Hoffnung ist nun durch das Mißgeschick unserer Flieger zunichte gemacht worden.

Ist jedoch angesichts dieser Tatsache ein Grund zur Mutlosigkeit vorhanden? Nein, im Gegenteil, das Ziel ist zwar nicht erreicht, der Versuch hat uns jedoch gezeigt, daß es erreichbar ist und daß wir mit unserm Material die Tat durchführen können. Dazu brauchen wir uns nur die Einzelheiten vor Augen führen. Die „Bremen“ hatte schon den offenen Ozean erreicht, als sie umkehren mußte. Sie hat in diesen 22 Stunden, wo sie in der Luft war, an 3200 Kilometer zurückgelegt. Das ist die Hälfte der Strecke nach Newyork. Die Motoren waren bei der Landung in so glänzender Verfassung, daß sie die andere Hälfte vermutlich ebenso leicht überwunden hätten, hätte das Wetter nicht einen Strich durch die Rechnung gemacht. Der Kampf gegen einen Sturm von zeitweiliger Stärke 12, den jeder Seefahrer fürchtet, konnte dem Motor und dem Fahrzeuge selbst nichts anhaben. Er hatte aber den Ven-

zinvorrat derartig erschöpft, daß bei Weiterfahrt der Tod auf offenem Meere sicher gewesen wäre. Aus allen diesen Umständen können wir die Zuversicht schöpfen, daß der Versuch, zum zweiten Male unter günstigeren Umständen begonnen, sicher gelingen muß.

Daß uns das Mißlingen des ersten Versuches nicht zu demütigen braucht, dafür ist der beste Zeuge der Berliner amerikanische Botschafter, der dem ganzen Unternehmen immer ein so großes Interesse entgegenbrachte. Er war der erste, der Professor Junters das Bedauern über die durch Gewitter und Nebel erzwungene Umkehr der „Bremen“ und der „Europa“ ausdrückte. Er war aber auch der erste, der die Tat als solche wertend, zur Geschicklichkeit der Piloten und der guten Führung gratulierte. Sein Telegramm spricht die feste Überzeugung aus, daß der Versuch bald erneuert und auch gelingen werde. Wir können dem Botschafter auch noch für etwas anderes dankbar sein. Er nahm noch am Montag Gelegenheit, auch persönlich seine Ansicht auszusprechen. Auf einem Festessen für die in Berlin weilenden amerikanischen Journalisten unterstrich er die Tatsache, daß die deutschen Flieger nach Erkennen der Unmöglichkeit der Erfüllung ihrer Aufgabe umkehrten und so sich und die Maschine retteten. Er pries in Anlehnung an ein Chateauspeeres-Wort den Entschluß zur Rückkehr, der zwischen Tollkühnheit und Schläffigkeit den Weg der Weisheit bedeutet habe. Denn wirklich, die Flieger haben mit diesem Entschluß der deutschen Fliegerei mehr genützt, als wenn sie vielleicht in falschem Stolz bis zur Erde durchgehalten hätten, auch wenn sie wußten, daß ihnen das Schicksal Kungessers und Colis blühte.

Je mehr Einzelheiten über den Flug jetzt bekannt werden, um so mehr erkennt man, daß die Führer der „Bremen“ und der „Europa“ eine flugtechnische Leistung ersten Ranges vollführt haben. Dies ist um so höher einzuschätzen, wenn man bedenkt, welche Fesseln der Versailleser Vertrag gerade dem deutschen Flugwesen so lange angelegt hat. Kaum seit anderthalb Jahren sind diese Fesseln etwas gelockert. Aber diese Zeit hat genügt, um unsere Fliegerei auf die jetzige Höhe zu bringen, daß sie sogar schon eine Reihe von Weltrekorden ihr eigen nennen darf. Wir haben also gar keinen Grund, den Kopf hängen zu lassen. Wir dürfen nur nicht an uns selbst verzweifeln. Die Flieger der „Bremen“ und der „Europa“ sind durch ihren Mißerfolg nicht entmutigt. Sie haben erkannt, was sie mit ihren Maschinen leisten können und haben daraus die Zuversicht geschöpft, daß auch in diesem Falle Aufgeschoben nicht Aufgehoben ist. Es heißt eben Durchhalten!

Abitur eines Junters-Flugzeuges.

Konstanz, 16. August. Das Junters-Flugzeug D 1150, das am Freitag auf dem Flug von Dessau nach Zürich in der Nähe des Ueberlinger Sees eine Notlandung vornehmen mußte, wollte gestern abend, nachdem die erforderlichen Ergänzungsstücke aus Dessau eingetroffen und aufmontiert worden waren, seinen Flug nach Zürich fortsetzen. Der erste Startversuch mißlang. Beim zweiten Start wurde das Flugzeug in einer Höhe von 50 Metern abgetrieben, stieß an einen Kirchturm und beim Sturz brach das Fahrgerüst und der Propeller. Die Maschine gilt als vollständig zertrümmert. Der Monteur wurde nicht verletzt, dagegen mußte der Pilot Gote in einem Auto in das Konstanzer Krankenhaus gebracht werden. Seine Verletzungen sind jedoch nicht ernst. Fahrgäste waren nicht im Flugzeug.

Neue Bestimmungen über Postsendungen nach Estland.

Berlin. Im Verkehr mit Estland sind fortan zollpflichtige Gegenstände in geschlossenen Briefen — ausgenommen Wertbriefe — zulässig. Die Sendungen müssen auf der Aufschriftseite mit dem vorgeschriebenen grünen Zollstempel versehen sein

König und Kärner

Roman von Rudolph Straß.

22) (Nachdruck verboten.)

Ein mächtiger, eichengetäpelter Mann. Ein langer Tisch mit zwei Stuhlfreien in der Mitte... ein Murren... Immer wieder Türringeln.

Frühzeitungen raschelten. Ein schwaches Summen und Brummen durch die Stille, ganz anders als sonst bei stürmischer Lebensatmosphäre und hämmernde Herzschlag der Fabrik da draußen vor den Fenstern. Die Höhe leer. Da ging einmal ein Arbeiter. Da wieder einer. Statt der Hunderte sonst.

„Wieviel Arbeitswillige noch?“
„Schüler fuffzig, Herr Kommerzienrat! Aber wieviel von denen am Nachmittag wiederkommen...“
„Sind denn die verfluchten Streikpostensticker immer noch da?“

„Der Wachtmeister von der Gendarmarie sagt, solange als die Leute ruhig dastehn, könnt er nix machen!“

Der Kommerzienrat Winterhalter wandte sich ab und kämpfte mit dem Fuß. Vom Tisch her meinte der Syndikus, der junge Kühn: „Wir werden ohnedies den Betrieb einstellen müssen bis zum Abend.“ Und Karl Schweikardt, der fünfundsiebzigjährige Mentur, ergänzte, sich eine neue Savanna anzündend, mit seiner lässigen, durch zuviel Fettanatz weichlich klingenden Stimme: „Vor allem haben wir nur noch zwei Mann im Elektrizitätswerk. Na, Herr Stadtrat?“

Jakob Kobus schlürfte herein. Er meldete weinerlich: „Alleweil hot mir mein Schwager, der Oberbürgermeister, vom Ruhegebiet her telephonierte. Dort unten schaut's schon wüst aus. Nachts keine Hochöfen mehr zu sehen. Die Zeichen still. Die Leute gehen spazieren, als ob von jetzt ab ewig Sonntag wär.“

„Einmal mußte die Kraftprobe kommen“, sagte der kleine, dicke Doctor jurts Wäke in seiner scharfen Art. „Die Hauptsache ist jetzt der Wille zur Macht!“

Wie eine Verkörperung dieses Willens stand in der Tür ein hoher, hagerer Herr mit leicht angegrautem feinen Kopf und kalten, durchdringenden Augen. Die meisten erhoben sich beim Eintritt des Geheimen Kommerzienrats Kühn, des reichsten Mannes der Stadt. „Meine Herren — ich weiß nicht, ob ich hier als schlichter Aktionär einmal herein schauen darf.“ — „Hohe Ehre, Herr Geheimrat!“ — Sein Sohn Moritz, der Syndikus, schob ihr einen Stuhl hin. Der Millionär setzte sich und fuhr fort. „Ich habe nämlich immer gefunden, daß die Herren mehr Rücksicht haben, wenn ich dabei bin.“ — „Bravo!“ — „Meine Herren! Sie wissen, daß ich im allgemeinen nicht gerade zu den Leuten gehöre, die sich fürchten. Ich fürchte mich auch nicht, die Wahrheit zu sagen, wenn es sein muß. Auch Ihnen, meine Herren.“ — „Bitte, bitte!“ — „Ob ich dabei Anwesende in ihren väterlichen und arohväter-

lichen Gefühlen kränken muß, tut nichts zur Sache. Meine Herren! Kurz und gut: ich sehe das jetzt nicht länger mehr so mit an! Ich trete hiermit in meiner Eigenschaft als Großaktionär auf das entschiedenste gegen Herrn Direktor Werner Winterhalter auf. Ich lege nachdrücklich Verwahrung dagegen ein, wie er die Interessen der Gesellschaft vertritt.“ „Hört! Hört!“ — „Sehr richtig!“

„Meine Herren! Haben Sie von seiner letzten öffentlichen Erklärung Kenntnis genommen? Die eigentlich auf eine Unterstüßung der Lohnbewegung hinausläuft? Haben Sie den Leitartikel „Ein weißer Nabe“ im Volksblatt gelesen? Meine Herren! Ein Mann, den der Segner lobt, gehört nicht in unsere Reihen...“

„Na endlich!“ brummte hinten Herr Schweikardt. „... und ich erkläre hiermit: entweder ich ziehe meine Hand von dem Unternehmen zurück, zusammen mit der ganzen, mir nahestehenden Bankgruppe...“

„Na, na — erschrecken Sie uns nicht, Herr Geheimrat!“
... oder Herr Direktor Werner Winterhalter zieht seinerseits die Konsequenzen aus seiner mir unverständlichen Auffassung seiner Pflichten und...“

„Da unten kommt er!“
Der Geheimrat Kühn schaute durch das Fenster.

„Und mit wem? Das Bild da unten entbebt mich aller weiteren Worte! Mit dem Hauptmann des Unsturzes hierzulande! Mit dem roten Stadtrat Matrian! Jetzt gibt er ihm weiß Gott zum Abschied noch die Hand!“

„Ein Wunder, daß er ihn nicht gleich mit hier hinaufbringt!“

„Hören Sie mal, teuerster Winterhalter: haben Sie mit dem Matrian schon Würdigerheit geirunten?“ fragte Karl Schweikardt, als Werner Winterhalter durch die Tür trat.

„Ihre Junggefellendiners in Ehren, Herr Schweikardt. Von Trüffeln in der Serviette verstehen Sie was! Aber hier handelt es sich um das tägliche Brot!“ — „Viel leicht nehmen Sie mich ernst, Herr Winterhalter.“

„Bitte, Herr Geheimrat...“ — „Halten Sie es wirklich für zweckmäßig, da unten coram publico mit dem Feind zu verhandeln?“ — „Warum nicht? Wenn der Feind, wie Sie ihn nennen, mit sich reden läßt...“

„Herr Matrian springt einem ja nicht gleich an die Gurgel.“ — „Aber ein Noier ist er!“ sagte Jakob Kobus weinerlich. — „Ein Stadtrat wie du, Großpapa!“ — „Ein ehemaliger Piquarrentwickler...“ — „Ein Selbstmademan wie du, Papa!“

Eine ungeduldige Handbewegung des Geheimrats Kühn. Ein sofortiges Schweigen der andern.

„Herr Winterhalter, ich beobachte Ihre Tätigkeit hier nun seit fünf Vierteljahren... Wie Sie Ihr Geld und Ihre Zeit privatim verwenden, darüber steht uns hier kein Urteil zu...“

„Bitte! Ich trete für alles ein, was ich tu! In und außer Dienst!“

„Wenn Sie regelmäßig Vorträge in Arbeiterbildungsvereinen halten, bedeutende Summen für Volks-

bibliotheken hergeben, Ihre sozialpolitischen Anschauungen wahllos in Zeitungen veröffentlichen, gleichviel ob Sie damit unsern Gegnern Wasser auf die Mühle liefern... Nein... bitte... lassen Sie mich ausreden!... Versehen Sie sich einmal im Geist in unsere Lage. Da hört man: Herr Doktor Winterhalter, ein Direktor unseres Unternehmens, sikt alle Augenblicke des Abends in der „Herberge zur Heimat“ mit wandernden Handwerksburschen an einem Tisch zusammen...“

... Glauben Sie, die Kerle, die durch halb Deutschland marschieren, hätten einem nichts zu erzählen? Da hör' ich interessantere Dinge als am Stammtisch in der „Wolfschlucht“.

... oder ein Mann Ihrer Stellung steht am Sonntag nachmittags auf dem Fußballplatz unter jugendlichen Fabrikarbeitern?“

„Die Bengel sollen sich nur tummeln! Ich hab ihnen den Platz selbst gepachtet, weil ich aus meiner eigenen Erfahrung als Erdarbeiter weiß, wie stumpfsinnig so ein Sonntagnachmittag ohne Geld ist.“

„Der zum Beispiel neulich — ich war ganz entsetzt,“ mischte sich Karl Schweikardt ein. „Ich geh hier über den Hof, wer steht in der Kantine mitten zwischen den Schloßern und Tischlern, hat ein Butterbrot in der Hand und beißt hinein? — Sie! — Jawohl, Sie!“ — „Und denken Sie sich, ich lebe noch.“ — „Aber die Achtung geht zum Kuckuck, die...“

„Wissen Sie was, Herr Schweikardt, wir wollen uns einmal vor die Leute hinstellen und sie fragen, vor wem sie mehr Achtung haben: vor Ihnen oder vor mir? Auf die Antwort bin ich gespannt!“

„Niemand wird mir vorwerfen, daß ich nichts für die arbeitenden Klassen übrig habe“, sagte der Geheimrat langsam. „Ich sorge nach bestem Wissen und Gewissen für sie. Ich bringe grundsätzlich bei allen Aktiengesellschaften, bei denen ich Einfluß habe, auf umfassende, regelmäßige Rückstellungen zugunsten der Wohlfühlstiftungsfonds. Ich tu damit nur meine verfluchte Pflicht und Schuldigkeit. Aber da soll mir keiner dreinreden! Nicht der Staat. Und nicht die Masse. Aber die Masse gehört die jügelnde Hand. Hat immer gehört. Sie aber nehmen uns die Zügel aus der Hand, Herr Winterhalter.“

„Weil ich die Leute nicht beherrschen will, sondern überzeugen“, sagte Werner Winterhalter. „Das ist freilich schwerer, denn es heißt: das zurückerobern, was hier und überall seit Jahrzehnten veräußert und preisgegeben worden ist: der Einfluß auf das Volk. Warum soll denn immer und ewig nur ein Zittelius oder Matrian das Wort führen? Warum kann ich es denn nicht?... Ich bild mir ein, daß ich gerade so gut dazu imstand bin... Die da drüben wissen ganz genau, daß ich ihre politischen Ziele nicht teile. Und doch haben sie in ihrer Art Vertrauen zu mir. Da muß doch offenbar etwas sein, das sie die Kluft zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer verengen läßt. Ja, und je mehr solcher Leute wir in unseren Reihen haben, desto besser wär es doch für beide Teile...“