Nummer 520

Mit Kurszettel **Berliner Börsen-Zeitung** Mit Kurszettel

Verantwortliche Leiter: Handelsteil: Walther Funk, Politischer Teil: Dr. Richard Müller, Kunst und Wissenschaft: Franz Köppen, Lokales und Sport: Gerhart Rostner, sämtlich in Berlin.

Verantwortlich: Für den Inseratenteil Christian Hagen, Berlin. Verlag und Druck: Berliner Börsen-Zeitung, Druckerei und Verlag Ges. m. b. H., Berlin W 8, Kronenstr. 37.

Abendausgabe . 20 Pfennig. 74. Jahrgang Montag, 5. November 1928

Löbe beruft den Aeltestenrat ein.

Ein kommunistischer Anfangserfolg.

Aus dem Reichstage wird bekannt, daß Präsident Loebe den Aeltestenrat des Reichstages, der eigentlich erst am Tage der ersten Plenarsitzung, am 13. November, zusammentreten sollte, auf Dienstag, den 6. November, vormittags 11 Uhr, zu einer Sitzung einberufen hat. Der Aeltestenrat soll in dieser Sitzung zu dem kommunistischen Antrag auf sofortige Reichstagseinberufung wegen der Aussperrungen im Industriegebiet Stellung nehmen. Es ist sehr bedauerlich, daß der Reichstagspräsident sich zu dieser vorzeitigen Einberufung des Aeltestenrates entschlossen hat. Der kommunistische Antrag war von vornherein dadurch hinfällig, daß er nicht, wie vorgeschrieben, durch Einberufung der Mitglieder des Reichstages unterstützt wurde. Trotzdem beruft Herr Loebe zwecks Beratung des Antrages den Aeltestenrat ein, um sich „die Rückendeckung bei den anderen Parteien zu suchen", die Rückendeckung, die ihm die Geschäftsordnung des Reichstages hinreichend gewährt. Aber der kommunistische Antrag ist eben ein Agitationsantrag, dessen Spitze natürlich gegen die sozialdemokratische Konkurrenz im Ruhrgebiet gerichtet ist. Aus parteitaktischen Gründen beruft Herr Loebe, der Sozialdemokrat, den Aeltestenrat ein. Wir fürchten, daß Parteitaktik unter sozialdemokratischer Führung auch weiterhin bei der parlamentarischen Behandlung des Ruhrkampfes eine sehr wesentliche Rolle spielen wird. Dies zeigt auch die nachstehend gemeldete Aktion, die die Sozialdemokraten im Preußischen Landtag planen.

Auch im Landtag Wettlauf der Raten um die Gunst der Ausgesperrten.

Der Preußische Landtag ist heute nach dreiwöchiger Pause wieder zusammengetreten. Auch die diesmalige Tagung wird nur von kurzer Dauer und am Donnerstag bereits wieder zu Ende sein. Der vorliegende Beratungsstoff ist nur gering. Von Koalitionsverhandlungen hört man zur Zeit nichts Näheres. Es ist auch unseres Erachtens wohl kaum anzunehmen, daß die Dinge in Preußen stark in Fluß kommen, ehe nicht im Reich die Panzerkreuzerfrage geklärt ist. Auf der Tagesordnung der heutigen Sitzung stehen nur kleinere, minder wichtige Vorlagen. Eine etwas größere Auseinandersetzung dürfte für morgen zu erwarten sein, wenn die Anträge zur Aussperrung im Ruhrgebiet zur Debatte gestellt werden. Bis jetzt liegt bereits ein **kommunistischer Antrag** vor, in dem die **Staatsregierung aufgefordert wird, die ausgesperrten Arbeiter finanziell zu unterstützen.** Wie verlautet, soll aber auch **ein dasselbe Ziel verfolgender sozialdemokratischer Antrag** in Vorbereitung sein. Der Antrag ist bisher allerdings noch nicht formuliert, da die Sozialdemokraten auch das Zentrum und die Demokraten zur Untergeichnung des Antrages, der dann als gemeinsamer der Regierungsparteien eingebracht werden soll, gewinnen wollen.

Der Ernst der Lage im Ruhrgebiet.

Verschiebung der Tagung des Langnam-Vereins.

Der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen im Rheinland und in Westfalen hat im Hinblick auf den außerordentlichen Ernst der Lage seine auf den 8. November einberufene ordentliche Jahresversammlung auf einen späteren Zeitpunkt verlegt. Maßgebend für diesen Entschluß war die Erwägung, daß die augenblicklichen sorgenvollen Verhältnisse es nicht gestatten, Tagungen abzuhalten, denen neben der Erledigung einer auch noch so wichtigen Tagesordnung schon mit Rücksicht auf die zahlreichen Ehrengäste ein gewisser festlicher Charakter innewohnt. Vorstand bezw. Hauptausschuß des Langnamenvereins werden sich in Kürze mit den alle Wirtschaftskreise gleichermaßen berührenden Nöten und Sorgen des rheinisch-westfälischen Industriegebiets beschäftigen.

Essen, 5. November.

Der Arbeitgeberverband Nordwest hat die von uns bereits angekündigte Feststellungsklage darüber, ob der Schiedsspruch vom 27. Oktober rechtsgültig sei, beim Arbeitsgericht in Duisburg eingereicht.

Auf den Hüttenzechen wirkt sich das Stilliegen der Eisenindustrie immer mehr zu Fördereinschränkungen aus. Die Krupppsche Zeche Sälzer-Neuack liegt heute still und es ist zu erwarten, daß auch Donnerstag wieder eine weitere Zeche stillgelegt wird.

Rückwirkung auf den Güterverkehr.

Zur Aussperrung in der Eisen- und Stahlindustrie Westdeutschlands erfährt unser Düsseldorfer Korrespondent von seiten der beteiligten Eisenbahndirektionen, daß die Rückwirkung bereits eine sehr ungünstige gewesen ist. Die Zahl der angeforderten Wagen bei den einzelnen Direktionen zeigt gegenüber dem normalen Zustand innerhalb des Oktobers einen wesentlichen Rückgang, da von den Hüttenwerken von der Zeche zu den Hüttenbetrieben kaum noch rollendes Material angefordert wird und weil die Zechen in zunehmendem Maße dazu übergehen, weitere Feierschichten einzulegen. Man befürchtet, daß auch der Güterverkehr mit der Abnahme des Eisenversandes und des Kohlenverkehrs in den nächsten Tagen weiteren empfindlichen Einschränkungen untergezogen sein wird.

Hindenburgs Dank und Eckeners Gelübde.

Der Zeppelintag in Berlin.

Trotz der ungünstigen Witterung ist das Luftschiff „Graf Zeppelin" heute früh bald nach 2 Uhr in Friedrichshafen aufgestiegen und nach etwa siebenstündiger Fahrt über der Reichshauptstadt erschienen. Unter dem stürmischen Jubel der Zuschauermassen landete es darnach um 9.45 Uhr in Staaken; während die Landung selbst glatt vonstatten ging, machte das Festmachen am Ankermast erhebliche Schwierigkeiten. Nach dem Verlassen des Schiffes wurden Dr. Eckener und seine Mitarbeiter durch Reichsverkehrsminister von Guérard und Oberbürgermeister Böß mit Ansprachen begrüßt, auf die Dr. Eckener kurz antwortete. Der Einzug in Berlin gestaltete sich zu einer wahren Triumphfahrt der Zeppelinleute, die im Anschluß daran um 12.30 Uhr vom Reichspräsidenten von Hindenburg empfangen wurden. Von dort begaben sich Dr. Eckener und seine Mitarbeiter in ihre Quartiere im Kaiserhof und bald darauf zu dem vom Reichsverkehrsminister veranstalteten Empfang.

Bei dem Empfang im Reichspräsidentenpalais richtete

Reichspräsident von Hindenburg

an Dr. Eckener und seine Mitarbeiter folgende Ansprache: „Meine große Freude, die Erbauer, Führer und die Besatzung des „Graf Zeppelin" hier bei mir zu sehen, brauche ich wohl nicht besonders hervorzuheben. Es ist mir eine lebhafte Genugtuung, Sie persönlich kennenzulernen und Ihnen allen zu bekunden, wie sehr ich mich über Ihre Leistung gefreut habe. Den kühnen Doppelflug des „Graf Zeppelin" über den Ozean hat das ganze deutsche Volk mit Gebeten und Wünschen begleitet.

Das Herz des deutschen Volkes war bei Ihnen,

während Sie über Länder und Meere dahineilten, besonders während der Tage der Ungewißheit, der gefahrvollen Stunden im Sturm. Aber mit Ihnen, Herr Dr. Eckener und Ihren Kameraden war auch das deutsche Volk der Gewißheit, daß das kühne Unternehmen gelingen und daß Ihnen eine glückliche Heimfahrt beschieden sein werde. Unser Vaterland steht in dem Bau dieses neuen Luftschiffes und in seiner glänzenden Führung bei Sturm und Nebel über Kontinente und Meere eine deutsche Leistung, die es dankbar anerkennt und mitempfindet. Ich bin gewiß, im Namen des ganzen deutschen Volkes zu sprechen, wenn ich allen, die mit Kopf und Herz an der Schaffung dieses Luftschiffes mitgearbeitet, und die es sicher durch Sturm und Gefahren geleitet haben, hier an dieser Stelle tiefempfundenen Dank und herzliche Anerkennung aussprechen. Sie Alle haben dabei

im besten Sinne eine nationale Tat

vollbracht, die hoffentlich von weiteren Fortschritten und Erfolgen in Ihrer völkerverbindenden Arbeit begleitet sein wird. Der herzliche Empfang, den der „Graf Zeppelin" bei dem großen amerikanischen Volke gefunden hat und der von allen Deutschen mit Dankbarkeit empfunden worden ist, hat gezeigt, wie sehr der Luftverkehr geeignet ist, die Völker untereinander zu verbinden und in enge und gute Nachbarschaft zu bringen. Möge bei der Erfüllung dieser Aufgabe dem Luftschiffbau Zeppelin und Ihnen, meine Herren, weiter reicher Erfolg beschieden sein."

Dr. Eckener

sprach für die Worte der Anerkennung im Namen der Besatzung dem Reichspräsidenten ehrerbietigsten Dank aus: „Wenn wir je der Meinung waren, ein Lob oder eine Anerkennung für unsere Taten zu verdienen, so empfinden wir besonders herzlich die Ehrung, die Sie, hochverehrter Herr Reichspräsident, uns durch diesen Empfang in diesem uns heiligen Hause, dem Tempel der Pflichterfüllung und der reinsten Liebe zum deutschen Volk, bereiten. Wir haben stets die feste Überzeugung gehabt, daß Luftschiffe vom Zeppelintyp beim Verkehr über den Ozean Verwendung finden können. Unsere drei Fahrten über das Atlantische Meer haben uns in dieser Ueberzeugung bestärkt. Die Rückfahrt aus Amerika hat zwar gezeigt, daß das Leistungsvermögen des „Graf Zeppelin", der gewissen Baubeschränkungen unterworfen war, noch zu wünschen übrig läßt. Aber wir wissen, wie dieses zu bemessen ist

und wir legten hier vor Ihnen das Gelübde ab, daß wir alle unsere Kräfte einsetzen wollen, das uns hinterlassene Erbe zu verwalten, wie es die Verantwortung vor dem deutschen Volke von uns verlangt."

Hindenburg ließ sich dann die Leiter des Luftschiffbaus und die Mitglieder der Besatzung, sowie auch die drei amerikanischen Marineoffiziere einzeln vorstellen.

Ueber Berlin.

Trotz des schlechten regnerischen Wetters, das im größten Teil des Reiches, ganz besonders in der Reichshauptstadt, seit dem gestrigen Sonntag zu verzeichnen ist, erfolgte der Aufstieg des „Graf Zeppelin" in Friedrichshafen am Montag früh um 2,17 Uhr. An Bord befanden sich neben 40 Mann Besatzung 26 Passagiere, darunter der Konstrukteur des Luftschiffes, Dr. Dürr, seiner Kommerzienrat Colsman, Dr. Maybach, die drei von Lakehurst mit herübergekommenen amerikanischen Marineoffiziere, sowie die Amerikanerin Mrs. Adam, eine Reihe von Pressevertretern u. a. m. Auch ein Kind, das fünfjährige Töchterchen des Höhensteuermanns Sammt nahm an der Fahrt teil. Auf der letzten Etappe nach Berlin wurde die Fahrt vom scharfen Westwind außerordentlich begünstigt, so daß der Zeppelin zuletzt **eine Stundengeschwindigkeit von mindestens 180 Kilometern hatte.** Nachdem um 8,05 Uhr Nauen passiert war, erfuhren der Luftreise zur allgemeinen Ueberraschung

um 8.45 Uhr über Staaken,

wo man ihn so früh noch garnicht erwartet hatte und wo man noch mit den letzten Vorbereitungen beschäftigt war. Um 8.50 Uhr traf der „Graf Zeppelin" dann **über der Reichshauptstadt ein.** Trotz rieselnden Regens gewaltige Menschenmassen auf den Beinen. Alle öffentlichen Gebäude und viele Privathäuser im Flaggenschmuck. Die Straße Unter den Linden belebt von ununterbrochenen drei-, vier- und sechsfachen Wagenreihen, die nur im Schneckentempo vorwärtskommen. Tausende von Schülern in ihren bunten Mützen mit erwartungsvollen Gesichtern. Als gegen ¼10 Uhr das Luftschiff vor dem Brandenburger Tor eine Schleife zieht, strömen die Scharen, wie von einem Magneten angezogen, herbei. Nur wenige Augenblicke ist der silberne Leib des Riesen sichtbar. Langsam bessert sich dann die Sicht, es wird heller, und nun kann man auch das langsam über der Innenstadt nach dem Osten und Norden kreuzende Luftschiff besser erkennen. Dichtgedrängt steht die Bevölkerung Berlins auf Straßen und Plätzen, auf Hausdächern und an den Fenstern und winkt dem „Graf Zeppelin" zu, während er vom Osten der Stadt in langsame Fahrt sich wieder nach Süden, nach dem Tempelhofer Feld und von hier aus nach den westlichen Vororten wendet. Gegen ½10 Uhr traf der Zeppelin, jetzt begleitet von einem inzwischen in Tempelhof gestarteten Geschwader der Luft Hansa und der Verkehrsfliegerschule wieder über Staaken ein, wo die Spannung unter den Zehntausenden auf den Zuschauerplätzen des Luftschiffhafens auf das Höchste gestiegen war.

Die Landung in Staaken.

Als das Luftschiff sich in ganz langsamer Fahrt in geringer Höhe dem Flugfeld näherte, fortwährend umringt von den Flugzeugen, glaubte man in Staaken bereits, daß es zur Landung unmittelbar ansetze. Die Landemannschaft verteilte sich auf dem Gelände, um im gegebenen Augenblick die von der Spitze fallenden Haltetaue zu erfassen, aber der Zeppelin ließ, über dem Luftschiffhafen angekommen, doch noch einmal die Motoren anspringen, um abermals eine Schleife zu fliegen. Gleich darauf wurde durch Funkspruch vom Bord bekannt, daß die Schiffsleitung sich entschlossen habe, zunächst ein Abflauen des starken Westwindes abzuwarten, da bei den ungünstigen Windverhältnissen eine Landung mit einer ungeübten Haltemannschaft als zu gefährlich erachtet werde. Nach einer weiteren Schleife zeigte dann aber das Luftschiff die Landeflagge an der Führergondel und setzte gegen 9,45 Uhr zur Landung an.

Kurz vor ½10 Uhr sinkt sich die Spitze des Schiffes über dem Platz, drohend springen die Motoren in Rückwärtsgang ein, das Schiff steht fast still, und im nächsten Moment fallen von der Spitze die Haltetaue auf das Feld hinab, die sofort von der Haltemannschaft ergriffen werden. Begeisterte Rufe ertönen. Die Kapelle spielt das Deutschland-Lied.

Kritische Augenblicke beim Verankerungsmanöver.

Viel schwieriger war es dann aber, den Riesen durch die Böen in die Nähe des Ankermastes zu schaffen. Man hatte an der hinteren Gondel zu wenig Hilfspersonal. Die Bodenböen packten, während man Schritt für Schritt in dem starken Wind nach dem Ankermast zu kämpfte, das Heck und hoben es 10 bis 15 Meter in die Höhe. **Die Haltemannschaften ließen die Seite immer wieder los aus Angst, mit in die Höhe gerissen zu werden.** So entstanden zweimal recht kritische Augenblicke, wenn das Heck hoch in die Luft schnellte und die Haltemannschaften an der Spitze des Schiffes nur mit Mühe und Not das im Winde schwingende Schiff zu halten vermochten. Mehr als eine halbe Stunde dauerte es, bis man soweit an den Ankermast herangekommen war, daß die ausgelegte Leine des Halteturms mit dem Wasserfelgeschirr an der Spitze des Luftschiffes verbunden war. Damit war aber die Gefahr noch nicht überwunden, daß der „Graf Zeppelin" durch den immer steifer werdenden Wind losgerissen werden könne. Dr. Eckener, der fortwährend von der Führergondel aus das Schiff und das Feld überblickte, ließ schließlich vier Motoren wieder anlaufen, um für den Fall eines Losreißens sofort das Schiff in seine Gewalt bekommen zu können. Meter für Meter wurde dann das Drahtseil des Ankermastes eingeholt und schließlich der Konus des Ankergeschirres bis an den drehbaren Ankermastkopf gebracht. Hier gab es dann die größte Schwierigkeit. Fast 40 Minuten lang versuchte man, die beiden Stücke ineinander zu verschrauben, und erst als man von der Spitze des Luftschiffes aus dem Konus etwas mehr Spiel gab, gelang dann dieses Manöver. Um 11.15 Uhr war das Luftschiff endlich festgemacht, und die Passagiere, an der Spitze Stadtbaurat Dr. Adler, konnten den „Graf Zeppelin" verlassen.

Gummiknüppel gegen unvernünftiges Publikum.

Je weiter die Zeit vorrückte, um so stärker füllte sich der Luftschiffhafen mit Menschenmassen, die mit der Eisenbahn, in Autobussen und in Privatwagen von Berlin aus heranfamen. Gegenüber dem Ankermast an den sogenannten Presseplätzen, in deren Umgäunung schlecht gerechnet 10000 Menschen standen, und auf den Zuschauerplätzen wurde das Gedränge, als das Luftschiff gerade verankert wurde, lebensgefährlich. Die weiter hinten stehenden Massen drängten nach vorn und in wenigen Sekunden

stürzte ein Zaun von über 100 Meter Länge ein.

In breitem Strome wollten die Zuschauer nun über das Feld fluten, doch gelang es glücklicherweise — die Heckgondel des Schiffes lag nur 100 Meter von der Einbruchsstelle — berittene Schutzpolizei und einige Hundertschaften zu Fuß einzusetzen, um die unvernünftig vordringenden Menschen wieder zurückzudrängen. Auch die Reichswehr mußte helfen und eine Kette bilden, bis man den eingerissenen Drahtzaun schnell durch ein Provisorium erfetzt hatte. Leider ging dieser törichte Durchbruch des Publikums nicht ohne ernstere Folgen ab. Eine Anzahl Personen wurde durch das umfallende Drahtgitter verletzt. Einem zehnjährigen Knaben wurde die ganze rechte Wange aufgerissen. Eine Anzahl halbwüchsiger Burschen versuchte, die Polizeisperrkette trotzdem zu durchdringen. Die Beamten mußten schließlich von dem Gummiknüppel Ge-

Auf der Fahrt nach Berlin.

Bericht von Bord.

An Bord des „Graf Zeppelin", 5. November.

Der Mond im letzten Viertel steht am Himmel, Sterne leuchten in die kühle Novembernacht, das Wetter ist also für die Fahrt des „Graf Zeppelin" nach der Reichshauptstadt sehr viel günstiger geworden als man erwartet hatte. Um 2 Uhr 17 Minuten setzte sich das Luftschiff in Bewegung, um 2 Uhr 30 Minuten erhebt es sich in sein Element. Da wir Zeit haben, können wir uns einen Umweg leisten, den auch die Wettermeldungen nahelegen, und überfliegen um 3 Uhr 20 Minuten Stuttgart mit seinen großen Bahnhofsanlagen. Wie eine riesige Lichtreklame liegt die Stadt unter uns.

Im Salon

hat sich inzwischen reges, geselliges Leben entwickelt. Dr. Eckener selbst begrüßt seine Gäste, Gruppen sammeln sich um Dr. Dürr, den Erbauer des Luftschiffes, um Kommerzienrat Dr. Colsmann, den kaufmännischen Leiter des Zeppelin-Werkes, um Dr. Maybach, den Schöpfer der berühmten Motoren, die sich so glänzend bewährt haben, um den württembergischen Finanzminister Dr. Dehlinger und um die drei amerikanischen Marineoffiziere, die ebenfalls an Bord sind.

Aus Berlin kommen schlechte Wettermeldungen, die mit einigem Kummer aufgenommen werden, weil sich alles auf den in Aussicht gestellten festlichen Empfang freut. Umso mehr kann das Luftschiff sich Zeit lassen. Der Kurs wird also auch jetzt nicht schnurstracks auf Berlin genommen, sondern über Darmstadt, das um 4 Uhr 50 Minuten und Frankfurt a. M., das um 5 Uhr 10 Minuten überflogen wird. Immer wieder unbeschreibliche Eindrücke, die die Fahrt zu einem wahren Erlebnis machen.

In der Unterhaltung, die einen größeren Teil der Göte die ganze Nacht zusammenhält, wird die

Frage des Ortes für den künftigen Luftschiffhafen

lebhaft erörtert. Die Kandidatur Berlins dürfte in Stadtbaurat Dr. Adler einen sehr beredten Fürsprecher gefunden haben, es scheint jedoch, daß klimatische Bedenken dieser Wahl entgegenstehen. Dr. Eckener soll auf dem Standpunkt stehen, daß erst die neue Halle und das größere und stärkere Luftschiff gebaut werden müßten, ehe diese Frage überhaupt zur Entscheidung dränge. Der jetzige „Graf Zeppelin" wird ja den Ozean nicht mehr sehen.

Die Fahrt geht weiter über Gießen, Marburg, Kassel; es ist 6.30 Uhr, und am östlichen Himmel zeigt sich der erste Schimmer des Tages. Nun scheiden sich aber auch die Morgennebel zwischen das Luftschiff und die Erde und ein frischer Wind saust um seine Flanken, nachdem die ganze Nachtfahrt unerhört friedlich gewesen.

Dr. Eckener steht selbst am Steuer,

das er schon seit dem Abflug von Friedrichshafen ununterbrochen führt. Braunschweig bleibt zur Linken. Die Fahrt geht direkt westwärts. Um 8.20 wird die Elbe bei Tangermünde überflogen. Die Sicht läßt zu wünschen übrig, aber trotzdem wachsen immer noch die Eindrücke, die die wundervoll durchgeführte Fahrt bei jedem Teilnehmer hinterläßt. So geht es dem Festtage entgegen, den Berlin dem Luftschiff und seinen Helden — in Wahrheit Helden — bereiten will.

*

Ehrung für den Dichter des Deutschlandliedes.

Das Luftschiff nahm auf dem letzten Teil seiner Fahrt den Weg über Schandelah an der Bahn Braunschweig—Magdeburg nach Fallersleben. Ueber dem Geburtshaus Hoffmanns von Fallersleben, des Dichters des Deutschlandliedes, dem jetzigen Fallersleber Hof, beschrieb das Luftschiff in etwa 300 Meter Höhe eine Schleife und entfernte sich dann in nordöstlicher Richtung.