



# Lübecker

# Volksbote

Tageszeitung für

das arbeitende Volk

Nummer 243

Dienstag, 16. Oktober 1928

35. Jahrgang

## Zeppelin am Ziel

### 111 Stunden in der Luft

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ ist Montag nachmittag 5 Uhr 40 Min. amerikanischer, 28 Uhr 40 Min. mitteleuropäischer Zeit auf dem Flugplatz Lakehurst gelandet. Vor seiner Landung in Lakehurst hat „Graf Zeppelin“ der Stadt Neuhort einen Besuch abgestattet. Neuhort, das in Ungewissheit über den Zeitpunkt des Eintreffens des Luftschiffes in Amerika war, wurde vollkommen überrascht, als es gegen 3 Uhr die Nachricht vom Kommen des „Graf Zeppelin“ er-

hielt. In Geschäftsquartieren und in den Industriebetrieben stockte sofort jedes Leben. Millionen von Extrablättern flogen durch die Hände der Massen, die die Straßen bevölkerten. Tausende kletterten auf die Dächer. Fenster an Fenster war dicht mit Menschen überfüllt. Hunderttausende von Autohupen traten in Tätigkeit. Die Sirenen der Fabriken und der Dampfschiffe folgten, und Sternbanner und schwarz-rot-goldene Fahnen wurden gehißt.

### Die Sturmfahrt

„Graf Zeppelin“ hat nach einer Fahrt von 111 Stunden, der längsten, die je ein Luftschiff gemacht hat, sein Ziel erreicht. Als am Sonnabend die Havarie an der Stabilisierungsfläche des Luftschiffes eintrat, hoffte man, sie in kurzer Zeit reparieren zu können. Aber den Stürmen, in die das Luftschiff bald danach geriet, war das notwendige gestützte Steuerorgan nicht gewachsen. Am Sonntag morgen riß es wieder. Es blieb nichts anderes übrig, als das Luftschiff vorerst treiben zu lassen, um von neuem die Reparatur auszuführen. Als sie nunmehr glücklich beendet war, hatte sich die Wetterlage so verändert, daß der „Graf Zeppelin“, der sich nördlich der Bermudas befunden hatte, im Bogen die Inselgruppe südlich umfahren mußte. Das Schiff konnte sich nicht mehr weiteren Stürmen aussetzen. Glücklicherweise traf es in der Nähe des Festlandes etwas günstigeres Wetter an, so daß es von dem nächsten Kurs auf Land abweichen und gleich nordwestlich auf Lakehurst zu ausbiegen konnte. Die Welt hat achtundvierzig Stunden um das Luftschiff gebangt. Die Nachricht, daß das Luftschiff zwischen 4 und 5 Uhr nachmittags über dem amerikanischen Kontinent eintraf, wirkte deshalb wie eine Erlösung.

### Der Empfang

Lakehurst, 15. Oktober  
Eine fast hunderttausend Köpfe zählende Menge brach in sümmischen Jubel aus, als der Luftkreuzer auf dem Flugplatz die Landungstau auswarf. Zugleich ging ein Geschwader von Flugzeugen, die dem „Graf Zeppelin“ Geleit gegeben hatten, auf dem Flugplatz nieder. Das deutsche Luftschiff erschien in einer Höhe von 200 Meter über dem Flugplatz, dann richtete es den Bug abwärts, stand plötzlich still und warf dann die Tau herab. Als es sich dem Boden näherte, hatten die Marinetruppen große Mühe, einen Sturm auf das Luftschiff zu verhindern. Es waren Seile gespannt worden, die von der rasend andrängenden und jubelnden Menge niedergezissen wurden.

### Coolidge an Hindenburg

Washington, 15. Oktober  
Die an Reichspräsident v. Hindenburg gerichtete Botschaft des Präsidenten Coolidge lautet:  
„Ich möchte Sie beglückwünschen zur herrlichen Leistung Ihrer Landsleute, die den Flug von Deutschland nach den Vereinigten Staaten auf dem „Graf Zeppelin“ durchgeführt haben. Der Flug hat das amerikanische Volk mit Bewunderung erfüllt und kennzeichnet eine weitere Stufe im Fortschritt und in der Entwicklung der Luftverbindungen.“

Der Ozeanriesen „Graf Zeppelin“ hat seinen Bestimmungsort Lakehurst am Montag abend nach fünftägiger Fahrt glücklich erreicht! Insgesamt hat das Schiff 10 000 Kilometer zurückgelegt. Die Fahrt ging, um kurz zu rekapitulieren, von Friedrichshafen über Belfort, Marseille, Gibraltar, Madeira, Azoren, Bermuda-Inseln nach Lakehurst. Dabei ließ Graf Zeppelin bis Gibraltar in 21 Stunden nicht weniger als 2100 Kilometer hinter sich. Diese Geschwindigkeit wurde auf der Route nach Madagatra mit einer Stundengeschwindigkeit von 120 Kilometer noch übertroffen. Selbst bis Sonnabend abend und Sonntag morgen, als die verhängnisvollen Defekte der Steuerung eintraten, mußten noch Ge-

schwindigkeiten von rund 105 bis 110 Kilometer pro Stunde erreicht worden sein.

Das sind beispiellose Leistungen. Sie helfen aber nicht darüber hinweg, daß das Schiff auf dem Weg von der alten nach der neuen Welt einen Tag länger brauchte als vorgesehen war. Man kann dafür die Unbilden der Witterung, die meteorologisch so gut wie unerforschten Witterungsverhältnisse vor der Ostküste Nordamerikas verantwortlich machen, schließlich den Bruch der Stabilisierungsfläche, womit L. Z. 127 zeitweise zum Teil die Steuer- und Manövrierfähigkeit einbüßte. Edener mußte, schon auf der Höhe von Lakehurst angekommen, nochmals in Richtung Bermuda-Insel zurück, um günstigere Luftschichten zu finden. Gewiß, auch die großen Ozeanriesen unserer Reedereien bleiben oft in diesen Gegenden liegen und erleiden Verzögerungen von 24 bis 30 Stunden. Wenn L. Z. 127 Ähnliches passierte, so beweist das, daß man auch mit Zeppelinen die Atlantik-Passage noch lange nicht nach einem Fahrplan durchführen kann. Gewiß ist ein Grad sehr hoher Sicherheit durch die Zeppeline erreicht. Aber noch immer ist mit Eventualitäten wie dem Verlust der Steuerfähigkeit ufm. zu rechnen. Hier beharf die Technik des Schiffes ihrer Ergänzung. Grundsätzlich hat jedoch die Fahrt die Richtigkeit der im Bau L. Z. 127 angewandten Technik bewiesen. Es kann kein Zweifel mehr darüber bestehen, daß sich die Möglichkeit einer kontinuierlichen Atlantik-Passage vorerst nicht an das Flugzeug, sondern an das Luftschiff knüpft.

Dafür spricht vor allen Dingen das neue, auf der Fahrt von Friedrichshafen nach Lakehurst zum erstenmal verwendete Traggas, das sogenannte Blaugas. Damit ist das Problem einer genügenden Tragfähigkeit auf der Atlantik-Passage für das Luftschiff gelöst. Das ist beim Flugzeug noch keineswegs der Fall.

In Friedrichshafen hat man inzwischen bereits eine große Anlage errichtet, um dieses wertvolle Gas im genügenden Maße zu produzieren. Vielleicht hätte L. Z. 127 ohne das neue Traggas die Fahrt nicht so durchhalten können, wie das der Fall gewesen ist. Ausschlaggebend wurde ferner ein zweiter technischer Fortschritt: die Möglichkeit, mit den großen Funkstationen und damit zugleich mit den Wetterwarten nach Belieben zu verkehren. Dr. Edener, der Kommandant von L. Z. 127, hat des öfteren auf seiner Fahrt — das erste Mal, als er von der Route Belfort — Biscaya nach Marseille — Gibraltar abzog, und das letzte Mal, als er auf der Höhe von Lakehurst die Richtung Bermuda-Insel einschlug, — den Kurs auf Grund von Wetternachrichten der großen Funkstationen verändert. So war es ihm möglich, die Sturmgebiete gewissermaßen zu umfahren. Das scheint uns ein weiteres Mittel zu sein, um der Atlantikpassage jene Sicherheit zu geben, deren sie bedarf.

Leider hat die Fahrt auch in Amerika einen Mißton ausgelöst. Wieder handelt es sich dabei um das recht unglückliche Nachrichtenmonopol, wonach bestimmten Zeitungsunternehmen das Recht eingeräumt wurde, über die Fahrt bevorzugt zu berichten. Man muß sich die Situation in Nordamerika einmal vorstellen: Das Land wartet auf die Ankunft des deutschen Luftschiffes und die gesamte Bevölkerung fiebert nach Nachrichten. Gerade dieses Amerika, in dem jeder technische Fortschritt als Allgemeingut betrachtet wird, dürfte diese Differenzierung nicht begreifen können; es muß sie geradezu als Brüstierung empfinden. Durch die unglückliche Handhabung des Nachrichtenmonopols hat Edener seiner und der deutschen Sache nicht gedient.

## Vereinigung zwischen Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutschem Lloyd?

Die kapitalistische Wirtschaft und Industrie stehen seit mehreren Jahren im Zeichen der Bindungen großer Betriebe. Konzerne, Kartelle, Trusts und Syndikate sind allerorts aus der Erde gewachsen, haben ungezählte, früher selbstständige Unternehmen zu Gliedern ihrer Vereinigungen geformt und stellen in ihrer Gesamtheit eine Macht dar, mit der die Gewerkschaften wie auch die Regierung weitgehendst zu rechnen haben. Eine in diese Gruppe fallende Neugründung bereitet sich scheinbar auch in der Uebersee-Schiffahrt zwischen den beiden führenden deutschen Reedereien, der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd vor. Seit mehreren Monaten stehen beide Gesellschaften in intensiven Verhandlungen miteinander. Gegenstand dieser Verhandlungen, die bereits einmal eine längere Unterbrechung erfahren hatten, ist es, eine Verständigung über die künftige Ausnutzung beider Betriebe in einer Front und in mehr oder weniger fester Gesellschaftsform herbeizuführen. Da bestimmte Angaben über den Gang der Verhandlungen nicht zu erhalten waren, erging man sich in Vermutungen der verschiedensten Art, munterte von einer bevorstehenden völligen Verschmelzung beider Riesengesellschaften, von der Gründung einer zweiseitigen Gesellschaft zur gemeinsamen Ausnutzung der beiden zur Zeit noch im Bau befindlichen 46000 t Schiffe des Lloyd, der in Hamburg in Arbeit befindlichen „Europa“ und der in Bremen in Arbeit befindlichen „Bremen“, sprach auch von der Abgabe eines der Schiffe an die Hamburg-Amerika-Linie, ufm. ufm.

Tatsache ist, daß der Auftrag des Norddeutschen Lloyd auf den Bau der beiden großen Luxus-Passagierschiffe und die spätere Auswertung beider Fahrzeuge einen der wesentlichsten Punkte der Verhandlungen bildet. Nachdem der Lloyd die beiden Schiffe bestellt hatte, war die Hamburg-Amerika-Linie vor die Wahl gestellt worden, entweder einen ähnlichen Auftrag zu vergeben, um in der Luxus-Passagier-Schiff-

mit dem Lloyd und dem Auslande konkurrenzfähig zu bleiben, oder aber sich mit dem Lloyd in irgendeiner Form zu verständigen. Die Hapag hat zunächst das Letztere vorgezogen, da der Bau weiterer Kolosse, wie die „Europa“ und die „Bremen“ es sind, in Deutschland wirtschaftlich solange nicht praktisch erscheint, bis die beiden genannten Schiffe ihre Rentabilität bewiesen haben, mit anderen Worten, es sich herausgestellt hat, daß das Reisepublikum die Ueberfahrt auf diesen Riesenschiffen bevorzugt. Bestärkt sein wird die Hapag in ihrem Entschluß, eine Einigung mit dem Lloyd anzustreben durch den Umstand, daß neben der „Europa“ und der „Bremen“ in Kürze auch ein neuer 35000 t Passagierdampfer der Canadian Pacific-Linie und bald darauf ein 60000 t Schiff der White-Star-Linie für den Passagierverkehr auf dem Nordatlantik fertiggestellt sein werden, und außerdem für die gleiche Route noch 6 Motor-Passagierschiffe von denen das erste, das 19500 t große, für die Schweden-Amerika-Linie auf der Werft von Blohm & Voß, Hamburg, erbaute Schiff „Kungsholm“, allerdings bei seiner Probefahrt schwere Havarie erlitt. Ein Mangel in Beförderungsgelegenheiten über den Nordatlantik wird also, trotz der Seefahrt, auf die der Verein Hamburger Reeder in seinem jetzt herausgegebenen Jahresbericht hinweist, in der nächsten Zeit gewiß nicht eintreten. Unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse ist man sowohl bei der Hapag als auch beim Lloyd grundsätzlich durchaus gemillt, die von früher her bekannten Gegensätze zwischen beiden Gesellschaften auszugleichen, um gemeinsam den Wettbewerb mit dem Auslande aufzunehmen. Von einer Einigung über die Wege, die hierzu eingeschlagen werden sollen und können, ist man aber offenbar noch weit entfernt. Wenn auf der einen Seite Geheimrat Stimming für den Lloyd er-

# Macdonald in Berlin

## Für den wahren Bund der Völker!

Berlin, 16. Oktober (Radio)

Im Plenarsaal des Reichstages fand am Montag abend... Macdonald... die nächste Generation...

Alle Völker müßten zusammenarbeiten, nicht nur einzelne Gruppen... Macdonald... die nächste Generation...

Insbesondere, als Deutschland die Entwaffnungsverpflichtung übernahm... Macdonald... die nächste Generation...

Die Ehre der Unterschrift Groß-Britanniens erfordert die Durchführung der gegebenen Versprechung... Macdonald... die nächste Generation...

Nach, daß eine Verständigung zwischen seiner Gesellschaft und der Japan... Macdonald... die nächste Generation...

Die wirtschaftliche Position beider Gesellschaften ist ungefähr gleich... Macdonald... die nächste Generation...

## Freigewerkschaftliche Siege bei den Knappschaftswahlen

Bochum, 15. Oktober (Sig. Ber.)

Von den Wahlen, die am Sonntag in der Ruhrknappschaft stattfanden... Macdonald... die nächste Generation...

Die „frommen, nationalen“ Christen gehen mit den wilden Anarcho-Syndikalisten... Macdonald... die nächste Generation...

Köln, 15. Oktober. (Sig. Ber.)

Bei den Knappschaftswahlen im rheinischen Braunkohlengebiet... Macdonald... die nächste Generation...

## Hugenbergs Drang zur Macht

Auf dem Rücken der Deutschnationalen

München, 15. Oktober (Sig. Drahtb.)

Der Parteivorstand der Deutschnationalen verlangt bis zum 30. Oktober... Macdonald... die nächste Generation...

## Hilfreiche Konkurrenz

Nicht nur von Nied. Münzberg sondern auch von dem Kaiserlichen... Macdonald... die nächste Generation...



„Darf ich um eine kleine Gabe für den Volksentscheid bitten?“... Macdonald... die nächste Generation...

## Die acht Todsünden des kommunistischen Partei-Apparats

Nach der „Leningrader Prawda“

Die „Leningrader Prawda“ zählt die acht Todsünden des Apparates der russischen kommunistischen Partei auf... Macdonald... die nächste Generation...

- 1. Die Parteimasse ist nur sehr schwer oder überhaupt nicht in den Versammlungen zu bringen... Macdonald... die nächste Generation...

- einzelne Funktionäre (insbesondere leitende), als auch in bezug auf die vorgeschlagenen Resolutionen... Macdonald... die nächste Generation...

Schließlich doch auf den Boden der von der Berliner Zentrale vorgeschlagenen Entschliebung... Macdonald... die nächste Generation...

„Im Einverständnis mit den Richtlinien der 17 Bundesverbände vom 8. Oktober 1928... Macdonald... die nächste Generation...

Bemerkenswert ist, daß sich auch der Lambachflügel, also auch die Geschäftsführer des Deutschnationalen Handlungsgehilfenverbandes... Macdonald... die nächste Generation...

## 6 1/2 Millionen Steuern hinterzogen!

Köln, 15. Oktober (Sig. Ber.)

Der Landwirt und Brennereibesitzer Hannen in Hagenburg im Westerwald hat in den Jahren 1925/28 die Steuerbehörde durch Schwarzbrennerei... Macdonald... die nächste Generation...

## Frankreich wahr seine Unabhängigkeit vom Papst

Die Durchbrechung der Laiengesetzgebung abgewehrt

Paris, 16. Oktober (Radio)

Heute vormittag findet ein bedeutungsvoller Ministerrat statt, der der Liquidierung der seit Wochen in der Schweiz gebliebenen politischen Fragen dienen soll... Macdonald... die nächste Generation...

## Vollkommener Generalstreik in Lodz

Berlin, 16. Oktober (Radio)

Der Generalstreik in Lodz wird vollkommen durchgeführt... Macdonald... die nächste Generation...

## Erdbeben in Südbulgarien

Sofia, 15. Oktober (Sig. Ber.)

In Philippopel wurden in den letzten Tagen, insbesondere aber am Sonntag und Montag vormittag, heftige Erdbeben verspürt... Macdonald... die nächste Generation...















Bremer Stadtmusik in der Lübecker Bürgerschaft

Die Kommunisten bei schlechter Stimmung / Abbau des Senats und Verwaltungsreform angenommen / Debatte um die Fürsorgearbeit

Die vier Messiasse der Weltrevolution

Irgendeine Schule war gestern Abend auf der Bürgerchafts-tribüne. Was sich diese jungen Leute bei dem Kasperletheaterle wohl gedacht haben? Viel Schmeicheles ist es sicher nicht gewesen.

Die Kommunisten sahen von der ersten Minute an trach und alarmbereit auf ihrer Eisbahn. Irgendeine neue Parole lag ihnen schwer auf dem Magen und dazu sah ihnen noch der glänzende Volksentscheid in den Knochen.

Messiasse der Weltrevolution? Bleich! Bremer Stadtmusikanten! Das ist der richtige Vergleich! Da sah der gutmütige Esel (Schmidt mit Namen) und schrie mit trockenem I-a-von Zeit zu Zeit tiefe Bähöne durch die Nase.

Zwischen dieser „Bremer Stadtmusik“ (oder: kommunistischer Klassenkampf) war nichts mehr zu hören. Und die Bürgerchafts-verhandlungen verloren sich im allgemeinen Nebel.

Selbstverständlich kam das Sachliche bei solcher Taktik zu kurz. Die sozialdemokratische Fraktion hatte die Absicht, eine sachliche Aussprache über das Fürsorgewesen herbeizuführen.

Für eine kleine Abwechslung sorgte Herr Grieger, erster Vertrauensmann der Hofhofendirektion. Dieser brave Mann besitzt nicht nur den Schnurrbart Wilhelms II., sondern auch dessen Redefähigkeit.

Die wichtige Senatsvorlage betr. Neuordnung der Verwaltung war nach kurzer Debatte lang- und langlos erledigt. Man resignierte allgemein, daß sehr wenig herausgekommen sei.

Im Hintergrund aber sah still ein Roß und fragte sich hinter beide Ohren! Die wichtige Senatsvorlage betr. Neuordnung der Verwaltung war nach kurzer Debatte lang- und langlos erledigt.

Verhandlungsbericht Wahlen — Hundesteuer

Neu in die Bürgerschaft eingetreten ist Rechtsanwalt Dr. Derlien. Die Aufhebung der Immunität des Bürgerchaftsmitgliedes Leg wird verweigert. Als Bürgerliche Mitglieder von Behörden werden nach den Vorschlägen des Wahl-

Der Senat gibt bekannt, daß er dem von der Bürgerschaft beschlossenen Gesetz über die Hundesteuer beigetreten ist. Danach beträgt diese Steuer für einen Hund im lübischen Land-

Die Neuordnung der Verwaltung

Wortführer Ehlers verweist auf die Arbeit des Gemeinsamen Ausschusses von Senat und Bürgerschaft, der in 14 Sitzungen die Arbeit beendet habe. Der Senat sei den Beschlüssen dieses Ausschusses beigetreten.

gepart und durch die Vereinfachung der Verwaltung würden sich auch in Zukunft noch Ersparnisse erzielen lassen. Der Senat sei auf dem rechten Wege, wenn er in den einzelnen Behörden einen Vereinfachungsausschuß wirken lasse.

Dr. Pieh (Soz.)

bezeichnet die Ausführungen des Vorredners als resignierte Anschauung. Die Sozialdemokratie schaue hoffnungsvoller, sie sehe in der vorläufigen Arbeit des Gemeinsamen Ausschusses etwas wesentlich Vorbereitendes.

Der Redner ging des Weiteren auf den Senatsabbau näher ein. Vor dem Kriege habe Lübeck neun haupt- und fünf halbamtsliche Senatoren mit Pensionsberechtigung gehabt.

Der Redner ging des Weiteren auf den Senatsabbau näher ein. Vor dem Kriege habe Lübeck neun haupt- und fünf halbamtsliche Senatoren mit Pensionsberechtigung gehabt.

Der Redner ging des Weiteren auf den Senatsabbau näher ein. Vor dem Kriege habe Lübeck neun haupt- und fünf halbamtsliche Senatoren mit Pensionsberechtigung gehabt.

Der Redner ging des Weiteren auf den Senatsabbau näher ein. Vor dem Kriege habe Lübeck neun haupt- und fünf halbamtsliche Senatoren mit Pensionsberechtigung gehabt.

Der Redner ging des Weiteren auf den Senatsabbau näher ein. Vor dem Kriege habe Lübeck neun haupt- und fünf halbamtsliche Senatoren mit Pensionsberechtigung gehabt.

Voranzeige

Sonnabend, 20. Oktober, abends 8 Uhr, im Gewerkschaftshaus Gedenktag der 50. Wiederkehr des Erlasses des Sozialistengesetzes Künstlerische Leitung: Genosse Heidmann Mitwirkende: Chorverein Lübeck / Arbeitsgemeinschaft des Arbeitersängerbundes Jugendchor Proletarischer Sprechchor / Bewegungschor des Arbeiter-Sport-Kartells Eintritt 20 Pia.

man der Selbstverwaltung entkleiden, sobald ein größerer Profit winkt. Die Kommunisten müßten eine Verwaltungsreform, die sich in der Hauptsache gegen die wertigen Massen richte, ablehnen.

Hr. Riehlfen (Arbg.) sieht in der Vorlage einen Schritt vorwärts in der Verwaltungsreform. Es werde sicher im Laufe der Zeit noch manches erzielt werden.

Dr. Pieh (Soz.) polemisiert gegen Klann, der seine der sozialdemokratischen Fraktion und ihm persönlich gemachten Unterstellungen aus der Luft gegriffen habe.

Klann (Komm.) versucht unter großer Heiterkeit eine angeblich gegenteilige Ansicht zu verlesen.

Die Senatsvorlage wird gegen die Stimmen der K. P. D. angenommen. Die zweite Lesung findet am Dienstag, dem 30. Oktober statt.

Haushaltsplan der Forstverwaltung für das Wirtschaftsjahr 1929. — Geht an den Haushaltsauschuß.

Enteignung eines Geländestückchens in Rüdnic. — Wird nach unwesentlicher Debatte dem Verkehrsauschuß überwiesen.

Wohlfahrtspflege

Nachtrag zum Gesetz über die öffentliche Wohlfahrtspflege. — Klann (Komm.) polemisiert gegen den Bericht von Senator Haut. Die Kommunisten fordern Tariflöhne und wollten keine Zwangsarbeit.

Senator Haut

Ich muß darauf hinweisen, daß Herr Klann den § 19 nur zitiert hat. Ich sehe mich deshalb veranlaßt, den Wortlaut des Paragraphen zu verlesen. Er heißt: „Die Unterstützung Arbeitsfähiger kann in geeigneten Fällen durch Anweisung angemessener Arbeit gemeinnütziger Art oder von der Leistung solcher Arbeit abhängig gemacht werden.“

Die Anwürfe Klanns sind nicht ernst zu nehmen. Er tut es ja selbst nicht. Alles, was Klann von Staatsgerichtshof, Betrug, Ausbeutung der Steuerzahler vorbringt, ist auf Bluff eingeleitet.

Dr. Golmich (Soz.)

Die Anwürfe Klanns sind nicht ernst zu nehmen. Er tut es ja selbst nicht. Alles, was Klann von Staatsgerichtshof, Betrug, Ausbeutung der Steuerzahler vorbringt, ist auf Bluff eingeleitet. Seine Fraktionskollegen haben bei den Ausführungen dumme Gesichter gemacht und gegriert.

