

3. Bundestag der technisch-industriellen Beamten.

(Nachdr. verb.) **Berlin, 1. Juni 1909.**

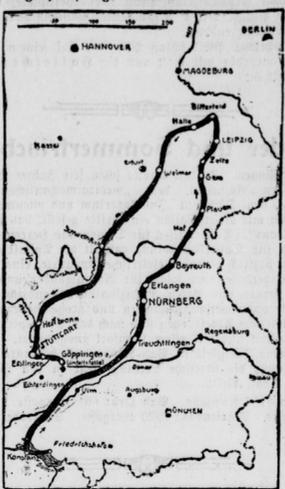
Im weiteren Verlauf seiner Verhandlungen beschäftigt sich der Bundestag mit dem Entwurf einer Reichsversicherungsordnung. Nach einem Referat des Bundessekretärs Granzin wurden eine Reihe von Leitfragen angenommen, in denen die Reichsversicherungsordnung als eine Etappe auf dem Wege zur Vereinheitlichung der sozialen Versicherungsgegebung bezeichnet wird. Bei den allgemeinen Organisationsgrundsätzen wird statt der Befragung der Versicherungs-Amtmänner durch die Behörden die geheime Wahl durch die Mitglieder des Versicherungsamtes gefordert, weil gerade diese Versicherungs-Amtmänner Männer des Vertrauens sein müssen, die eben nur durch geheime Wahl ermittelt werden können. Bezüglich der Krankenversicherung fordern die technischen Angestellten vor allem die Befestigung der Betriebskrankenkassen, da die Zusammenfassung des Vorstandes in diesen Kassen die Teilnahme der Versicherungspflichtigen an der Selbstverwaltung illusorisch mache und die Beibehaltung dieser Kassen ebenso wie die der Innungsstellen die Zersplitterung in der Krankenversicherung fördere. Für die Privatangestellten wird außerdem die Ausdehnung der Versicherungspflicht bis zur Gehaltsgrenze von 5000 Mark gefordert. Generell ist zu präzisieren, was gegen die Ausschaltung jeder Selbstverwaltung in den Krankenkassen und gegen das vom Belieben der Regierung abhängige Wahlrecht, da bei dem hohen Prozent-satz dieser Gruppe von Versicherungspflichtigen eine schwere Beschneidung des Selbstbestimmungsrechtes für die g e l a m t e Krankenversicherung befürchtet werden müsse. Vor allem aber verlangen die Leitfrage entgegen dem Entwurf der Regierung, daß das Verhältnis der Beitragszahlung (Arbeitnehmer 2/3, Arbeitgeber 1/3) beibehalten werde. In der Unfallversicherung wird die Beschränkung des Reichs-weges durch die Befestigung der Rekurssanktionen als unzulässig bezeichnet und eine Erhöhung der Vollrente von 2/3 auf 3/4 des letzten Arbeitverdienstes gefordert. In der Invalidenversicherung wird die private Ersatzrentenversicherungspflicht auf alle Privatangestellten bis zu 5000 Mk. Jahresgehalt verlangt, sowie allgemein eine Erhöhung der Leistungen unter entsprechender Erhöhung der Beiträge. Den Anspruch auf Invalidenrente soll nur derjenige haben, der nicht mehr als die Hälfte des Gehaltes bezieht, das Personen mit gleicher Vorbildung in entsprechender sozialer Stellung zu verdienen vermögen. Der Genuß der Altersrente soll bereits mit Eintritt in das 65. Lebensjahr erfolgen. Bei der Hinterbliebenen-Versicherung wird verlangt, daß die Renten der Invaliden-Witwen doppelt so groß seien, wie die allgemeinen Witwenrenten. Für Witwen soll die Rente in Höhe von 3/4 der allgemeinen Invalidenrente bis zum 16. nicht mehr als privaten Ersatzrenten bezieht werden. Vor allem sollen die privaten Ersatzrenten abgeschafft werden. Es wird dabei an die Vorgänge der letzten Zeit, u. a. bei der Firma Krupp gedacht. Diese Privatbeamtentafeln beschränken nach den Leitfragen die Freizügigkeit der Angestellten in ganz unzulässiger Weise. Nachdem der Bundestag noch verschiedene interne Angelegenheiten, wie die Wahlen für das kommende Geschäftsjahr sowie den Vorschlag erledigt hatte, wurden die Verhandlungen vom Vorsitzenden mit den üblichen Dankesreden geschlossen.

Luftschiffahrt.

„Zeppelin II“ Fernfahrt.

Durch den neuen Unfall ist den Probefahrten des „Zeppelin II“ ein schnelles Ende gemacht worden. Von einem reifen Erfolge der großen Probefahrt kann keine Rede sein. Aber es wäre trotzdem zu beklagen, wollte man die außerordentlichen Fortschritte übersehen, die Graf Zeppelin mit seinem neuen Ballon gegenüber den früheren von ihm konstruierten Luftschiffen gemacht hat. Nach im vorigen Jahre erfolgten es als eine ungemöhnlich rasche Reife, daß das Kriegsmilitärministerium eine Dauerfahrt von 24 Stunden forderte. Diesmal ist Graf Zeppelin ohne Zwischenlandung 37 Stunden in der Luft gewesen, und er hätte sich noch länger halten können, wenn er nicht mit Gegenwind zu kämpfen gehabt hätte und fürchten mußte, daß ihm das Besatzungsmitglied ausging. Er hatte dabei nicht weniger als 9 Personen in der Gondel, dazu Ballast und vom letzten Ausgange beträchtlicher Menge. Das ist, wenn man von dem letzten Ausgange abliest eine Leistung, wie sie bis her noch von keinem Lenkballon erreicht worden ist, zumal in dieser ganzen Zeit die Motoren arbeiteten. In der auswärtigen Presse wird denn auch rückhaltlos anerkannt, daß Graf Zeppelin alle anderen Systeme weit hinter sich gelassen habe. Die Probe

auf die Brauchbarkeit seines Luftschiffes für Friedens- und für Kriegszwecke kann im wesentlichen als erbracht gelten. Man darf als sicher annehmen, daß auch noch die Kinderkrankheiten, die die und da dem Zeppelinschen Luftkrieger anhaften mögen, beseitigt werden.



Die in obiger Skizze ersichtliche Fluglinie wurde in folgenden Etappen zurückgelegt: Aufstieg des „3. II“ in Friedrichshafen Sonntag abends ab 9 Uhr 40 Min.; die Nacht hindurch langsame Fahrt gegen viel Wind und Regen; Künzberg Sonntag 9 Uhr früh; Bayreuth 10 Uhr; Hof 12 Uhr 15 Min.; Frauen 1 Uhr; Weiskau 1 Uhr 45 Min.; Meerane 2 Uhr 8 Min.; Gera 3 Uhr 20 Min.; Zeitz 3 Uhr 50 Min.; Pegau 4 Uhr 10 Min.; Leipzig 4 Uhr 45 Min.; halbstündige Manöver über Leipzig bis 5 Uhr 15 Min.; Bitterfeld 7 Uhr 20 Min.; Halle 7 Uhr 30 Min.; 10 Minuten Manöver über Halle; dann gegen Westen nach Mansfeld zu nach Eisleben. Montag nach 3 Uhr Schweinfurt, dann 5 Uhr 15 Min. Würzburg; 7 Uhr 15 Min. Ertshausen bei Craillsheim; 8 Uhr Heilbronn, 9 Uhr 10 Min. Stuttgart, 9 Uhr 45 Min. Eßlingen, 10 Uhr Flochingen, 10 Uhr 15 Min. Kirchheim unter Teck, 10 Uhr 20 Min. Göppingen.

Bei der Gesamtstrecke von fast 1000 Kilometer kommt also eine durchschnittliche Stundenleistung von 25 Kilometer heraus, eine Leistung, die bisher noch nicht erzielt worden ist. Ueber

Die Entstehung des Unfalls

äußerte sich Graf Zeppelin selbst folgendermaßen: „Der andauernde Gegenwind während der ganzen Fahrt hatte außerordentlich viel Benzin erfordert. Kurz vor Stuttgart flaute der Wind ab. Das Luftschiff erhielt durch Einsetzen seiner ganzen Motorkraft eine flotte Fahrt, so daß es mit doppelter Geschwindigkeit mit dem noch vorhandenen Benzinvorrat und Wasserballast gut bis Friedrichshafen kommen konnte. Es war jedoch gezwungen, auf dem Canntabter Wafen, der wohl günstig zur Landung geeignet ist, eine Landung auszuführen, um den Benzinvorrat und Wasserballast zu ergänzen. Oberingenieur Dürr hielt es in Anbetracht der flotten Fahrt und des günstigen Kurles sowie der noch geringen Entfernung bis nach Friedrichshafen für besser, die Fahrt fortzusetzen.“

Am steilen Abhänge der Schwäbischen Alp bei Göppingen verlor sich der Gegenwind derart, daß die Geschwindigkeit stark vermindert und die Motoren bei voller Kraftentfaltung den härtesten Benzinvorrat aufbrauchten. Es mußte hier nun zu einer Landung geschritten werden. Die Landung wurde bei heiligem Wetter unternommen. Das Gelände muß als sehr unglücklich bezeichnet werden, jedoch ist die Nähe des Industriortes für eine Landung erwünscht, weil in diesem Benzinvorrat in größeren Mengen erhältlich ist. Der Graf vertraute auf seine oft bewährten Steuerleute. Im letzten Moment bemerkte er aber, daß bei Einstellung der Seiten- und Höhensteuerung das Schiff unsicher mit dem einzigen im Gelände liegenden mächtigen Birnbaum in Kollision kommen mußte, und er gab dementsprechend sein Kommando. Doch es war zu spät. Die Ballonspitze hatte sich in den starken Ästen des Baumes verfangen, so daß sie abgelöst werden mußten. Da das Schiff nicht genau in Windrichtung stand, wurde es hin und her geschleudert, wobei die vier vorderen Zellen in ca. acht Meter Höhe sowie die Ballonhülle zertrümmert, so daß naturgemäß Gas entwich. Die vier beschädigten Zellen wurden als Ballonspitze ausgebräutet.

Eine sachmännliche Betrachtung der Dauerfahrt veröffentlicht der „Berl. Lok.-Anz.“. Wir entnehmen die folgende interessante Stellen:

Am 28. Oktober 1907 fuhr das Militär-Luftschiff (Groß) von Berlin nach Rasthenom und zurück, wobei es über 8 Stunden in der Luft blieb; der Parveballon war an demselben Tage, eingerechnet einer Zwischenlandung zur Aufnahme von Kübwaßer, 7 1/2 Stunden in der Luft. Dem französischen Kriegsluftschiff gelang es zunächst nicht, diese Zeitrekorde deutscher Ballons zu erreichen, erst Anfang 1908 vermochte die „Belle de Paris“ 240 Kilometer in 9 Stunden 50 Min. zurückzulegen. Am 12. September 1908 machte der Militärballon des Luftschiffer-Bataillons eine Fahrt von Tegel über Rasthenom nach Magdeburg und zurück zur Ballonhalle und legte dabei 272 Kilometer in 13 Stunden zurück. Das kleine Parveballon schiff gelangte am 15. September von Berlin über Brandenburg nach Stettin und landete nach 11 1/2 stündigem Flug und Zurücklegung von 218 Kilometer wieder an seinem Aufstiegsort. Der bei Eberdingen zerstörte Zeppelin-Ballon hatte am 1. Juli 1908 bei seiner denkwürdigen Fahrt zum Bierwaldbühler See in 12 Stunden 275 Kilometer zurückgelegt; bei der „Großen Fahrt“ am 4. August blieb der flache Ballon 14 1/2 Stunden ununterbrochen unterwegs, wofür jedoch nicht angedreht werden konnte, weil das Luftschiff noch nicht auf der Rückfahrt begriffen war.

Das Militär-Luftschiff des Luftschiffer-Bataillons hat bei seiner Rekordfahrt 270 Kilometer in 13 Stunden gemacht = 21 Kilometer in der Stunde; der Parveballon am 15. September 1908 218 Kilometer in 11 1/2 Stunden = 19 Kilometer in der Stunde; der Zeppelin-Ballon am 1. Juli 1908 275 Kilometer in 12 Stunden = 23 Kilometer in der Stunde. Diese Zahlen klingen niedrig, aber man muß bedenken, daß sie sich auf Hin- und Rückfahrt beziehen, daß also die Abflug durch den Wind zum Teil sehr erheblich gewesen ist.

Seinfahrt

wurde die Absicht rückwärts zu fahren aufgegeben, aufgegeben, da die reparierte Spitze beim Aufstiege normwärts gerichtet war. Ueber die letzten Momente der Fahrt liegen folgende Meldungen vor:

„3. II“ über Münchingen.

Das Zeppelinsche Luftschiff fuhr 4 Uhr 45 Min. nordöstlich von Münchingen über Feldbetten und befand sich um 5 Uhr über dem Truppenübungsplatz, wo Mannschaften des gegenwärtig dort über den Truppenübungsplatz zur Hilfeleistung bei einer eventuellen Landung bereit waren. 5 Uhr 5 Min. passierte das Luftschiff das Baradenlager und fuhr, ohne daß eine Landung stattgefunden hatte, in südlicher Richtung weiter.

Das Luftschiff bei Ebingen.

Ebingen, 1. Juni. (7 Uhr abends.) Seit einer Stunde ist das Luftschiff von hier aus zu sehen. Es kam um 6 Uhr aus nordwestlicher Richtung von Sulzingen. Anfangs bewegte es sich nach südlich, schlug aber dann eine mehr östliche Richtung ein, was hier zu der Vermutung Anlaß gibt, daß es abgetrieben wurde. Um 7 Uhr befand es sich etwa über Oberhisingen. Graf Zeppelin passierte um 7 1/2 Uhr im Auto die Stadt. Zwei Kilometer von Ebingen (südlich von Münchingen, in der Nähe der Donau) hatte er eine Unterbrechung mit verschobenen Seiten, wobei er erklärte, daß das Luftschiff mit einer Geschwindigkeit von nur 13 Kilometer fahre, und zwar anscheinend nicht mehr ganz sicher. Graf Zeppelin fährt jetzt in der Richtung Oberhisingen weiter.

Die Landung bei Schemmerberg.

Friedrichshafen, 2. Juni. Nach dem Ueberfahren der Donau bei Ebingen wurde „Zeppelin II“ plötzlich nach Osten abgetrieben. Das Luftschiff fuhr nur mit einem Motor und halber Gasfüllung. Um 9 Uhr landete es bei Schemmerberg; gleich nach der Landung war Graf Zeppelin zur Stelle, er äußerte sich sehr befriedigt über die Fahrt unter den vorliegenden Umständen. Eine Reihe von Automobilen unter Führung des jungen Grafen Zeppelin hatte die Verfolgung des Luftschiffes aufgenommen, um bei einer evtl. Gefahr sofort zur Stelle zu sein.

Stuttgart, 2. Juni. Die Landung bei Schemmerberg erfolgte in bester Ordnung. Der Grund der Landung liegt in dem großen Gasverlust; das Luftschiff hatte schwer gegen den Wind zu kämpfen, wodurch viel Gas verloren ging. Es wurde infolge der Sonnenwärme 1200 Meter hochgetrieben, und als abends die Abkühlung eintrat, ging es herunter. Infolge des großen Gasverlustes wurden alle entbehrlichen Gegenstände ausgeworfen und sogar der Minimapparat und ein großer Teil des Benzinvorrates mußten geopfert werden.

Wegen vorgerückter Saison aussergewöhnlich billige Preise für sämtliche garnierte Damen- und Kinder-Hüte, darunter eine grosse Anzahl feinsten Original-Modelle bedeutend im Preise ermässigt. Leinen-Kragen, Krawatten, Gürtel, Echarpes, Seiden-Bänder, Schleier und Perltaschen, Kinder-Batist- und Seiden-Hüte, Baby-Häubchen, Matrosen-Mützen und Knaben-Käppis.

Amanda Stegmann-Haase, Grosse

Steinstrasse 83.

