Willen. Möchten die beiden Häuser unseres Landtags, möchte besonders auch die konservative Partei diesem Sehnen Erfüllung schenken und sich jeder Aenderung des Wahlrechts widersetzen. Seine „Reform", d. h. seine Demokratisierung würde der Anfang vom Ende unseres herrlichen und geliebten Preußenstaates sein, der Anfang auch vom Ende von des Reiches Macht und Größe. Es geht bei dem Kampfe gegen das preußische Landtagswahlrecht, d. h. bei der beabsichtigten „Wahlrechtsreform" im vollsten und eigentlichsten Sinne aufs Ganze, und darum kann die Antwort auf die am Eingang gestellte Frage nur lauten: „Es muß nicht allein nicht reformiert werden, sondern es darf unter keinen Umständen reformiert werden."

Wenn der konservative Rückwärtsler Sehnsucht nach einem unbeugsamen Nacken, nach einer starken Hand äußert, so soll, wie sich versteht, die Unbeugsamkeit und Stärke sich gegen die Volksbewegung betätigen. Gegenüber den Junkerwünschen soll die Regierung den Nacken tief beugen und die Hand gefügig bereithalten. In der preußischen Wahlrechtsfrage ist es auch bisher den Junkern gelungen, die Regierung unter ihr Joch zu drücken. Die Junker können auch fernerhin auf ihren Dallwitz rechnen. Gleichwohl — das zeigt auch der Artikel Gondermanns — haben sie Angst, daß die demokratische Volksbewegung zu stark werden und die Regierung zu einer Wahlreform nötigen werde.

Eine andere wichtige Frage aber ist, wie sich die andern Parteien zu diesem neuen Kreuzerinnungsbekenntnis gegen jede Wahlrechtsreform stellen wollen. Vor allem: Was sagt das Zentrum dazu? Das Zentrum versucht seine Anhänger immer wieder hinzuhalten, indem es behauptet, es wolle die preußische Wahlrechtsreform, aber diese sei nur in Gemeinsamkeit mit den Konservativen möglich. Wie will das Zentrum diesen Schwindel fortsetzen angesichts der unverblümten konservativen Erklärungen, daß „unter keinen Umständen reformiert werden darf"! Wenn das Zentrum nicht Gefahr laufen will, daß seine Wähler immer mehr seine Schwindelpolitik erkennen, so muß es Farbe bekennen und den Versuch aufgeben, es so darzustellen, als wolle es mit den Konservativen eine Wahlreform in Preußen herbeiführen. Das Zentrum muß vor die Entscheidung gestellt werden, ob es sich — wie bei der letzten Reichssteuergesetzgebung — in der preußischen Wahlrechtsfrage von den Konservativen trennen und an einer wenigstens einigermaßen ihren Namen verdienenden Wahlrechtsreform mitarbeiten will!

Die Katastrophe des Marineluftschiffs.

Heute liegt eine amtliche Darstellung der Luftschiffkatastrophe von Helgoland vor. Es wird darin behauptet, daß alles in bester Ordnung gewesen sei und daß das Unglück nur auf ein ungewöhnlich mißliches Zusammentreffen ungünstiger Witterungserscheinungen zurückzuführen sei. Der Reichstag hat erst vor kurzem bedeutende Summen für die Beschaffung von Zeppelinen bewilligt, da muß man die Frage aufwerfen: Wenn wirklich ein solcher Zeppelin so leicht ungünstigen Witterungseinflüssen zum Opfer fällt, wird man denn im Ernstfall mit diesen Zeppelinen überhaupt etwas anfangen können, sind nicht die Millionen, die zur Beschaffung von Luftkreuzern verwendet werden, geradezu ins Meer geworfen?

Von verschiedenen Seiten wird allerdings die Behauptung wiederholt, daß das zerstörte Marineluftschiff zu sehr belastet war. In der Täglichen Rundschau wird sogar behauptet, der Kommandant des Luftschiffs habe gewußt, daß das Luftschiff seinen Aufgaben nicht gewachsen sei und habe es ausdrücklich zugestanden. Auch den Marinebehörden sei das genügend bekannt gewesen. Man hätte auch dafür gesorgt, daß die später angeschafften Zeppeline einen höheren Auftrieb hätten.

Sind diese Behauptungen richtig, so würden sie eine äußerst schwere Anklage gegen die verantwortlichen Stellen bedeuten. Hat man gewußt, daß die Kräfte des L 1 nicht bei jeder irgendwie vorauszusehenden Möglichkeit ausreichend sind, so durfte man unter keinen Umständen das Luftschiff drauflosfahren lassen und das Leben der Bedienungsmannschaften aufs Spiel setzen. Im Reichstag wird es zweifellos zu einer gründlichen Aussprache über die Katastrophe kommen. Die Leitung des Reichsmarineamtes wird nicht darum herum kommen, wegen der gegen die Marinebehörden erhobenen Anklagen Rede und Antwort zu stehen. In dem Artikel der Täglichen Rundschau ist gesagt, daß der Kapitänleutnant Hanne, der ertrunkene Kommandant des Luftschiffes, reichlich nervös gewesen sei, „wie jeder Fachmann mit großer Verantwortung, in dessen Befehlsgewalt andere, weil sie die höheren sind, eingreifen". Es muß da die Frage aufgeworfen werden ist der Kommandant des Luftschiffes etwa gegen seinen Willen durch Befehl irgend eines höheren gezwungen worden, die verhängnisvolle Fahrt anzutreten? Man weiß ja, daß bei unserem Heer oder unserer Marine manchmal Anordnungen kommen, über die die Sachverständigen die Köpfe schütteln, die aber befolgt werden müssen, weil der bei unserem Heer und unserer Marine herrschende Kadavergehorsam, der sogenannte Geist der militärischen Disziplin, keinerlei Widerspruch gegen Befehle zuläßt, wenn auch ein paar Menschenleben dadurch in Gefahr geraten. Was kommt es auch auf ein paar Menschen an, wenn nur die militärische Disziplin gewahrt wird.

*

Wir lassen zunächst

die amtliche Darstellung

folgen:

Berlin, 10. September. Nachdem das Luftschiff L 1 bereits erfolgreich an einigen Uebungen der Hochseeflotte teilgenommen hatte, lief es am 9. September um 1,30 Uhr nachmittags wieder aus seiner Halle bei Fuhlsbüttel aus. Die Wetterkarten wurden vorher eingesehen, ein Pilotballon aufgelassen und Erkundigungen über das Wetter in Helgoland und bei der Flotte eingezogen, was auch im Verlaufe der Uebung wiederholt wurde. Das Wetter war gut, und nach den eingezogenen Erkundigungen bestanden für den erfahrenen und vorsichtigen Führer des Luftschiffes keine Bedenken gegen das Auslaufen. Auf See wurde später bedeckter Himmel und leichter Regen angetroffen, außerhalb Helgolands wurde es unsichtig und dann setzten plötzlich außerordentlich heftige vertikale und horizontale Böen mit schweren wolkenbruchartigen Regengüssen ein. Hierdurch wurde das Schiff heftig in vertikaler Richtung um mehrere hundert Meter hin- und hergeworfen und schließlich trotz Ruderlegens und ausgiebigster Abgabe aller Ballastmittel sowie aller sonstigen beweglichen und abnehmbaren Gegenstände mit der Spitze auf die Wasserfläche herabgeworfen, wobei es durch den heftigen Anprall mehrfach in der Mitte durchbrach und ins Sinken geriet. Die Trümmer haben dann in dem inzwischen aufgekommenen starken Seegang noch eine halbe Stunde vermöge des Gasinhalts der Zellen geschwommen. Eine Viertelstunde nach dem Unfall waren S. M. S. Hannover und der Fischdampfer Orion aus Geestemünde an der Unfallstelle und retteten sechs Personen der Besatzung, die bereits namhaft gemacht sind, durch ihre Boote. Alsbald kamen weitere Schiffe und Torpedoboote hinzu, die die Unfallstelle die ganze Nacht über und im Laufe des heutigen Tages weiter absuchten; dabei wurde der Bootsmannsmaat Bansmer in leblosem Zustande treibend aufgefischt. Die Wiederbelebungsversuche waren ohne Erfolg. Die Offiziere sowie die gesamte Besatzung des Luftschiffes haben bis zum letzten Augenblick in vorbildlicher Pflichterfüllung alles getan, was zur Abwendung der Katastrophe geschehen konnte. Das Luftschiff hatte keineswegs eine lange Fahrt hinter sich und war sehr reichlich mit Brennstoff und Ballast versehen. Es hatte vor der Abfahrt von Kuxhaven den Gasvorrat voll aufgefüllt und hatte sich die ganze Zeit bis zum Eintritt des Unglücks seiner weitgehenden Handlungsfreiheit entsprechend in der von ihm selbst als günstig gewählten Höhe von etwa 500 Meter gehalten. An Bord befanden sich 20 Personen. Von einer Ueberlastung des Luftschiffes kann um so weniger die Rede sein, als ein Teil der lediglich für den Krieg bestimmten Ausrüstung nicht an Bord war. Es handelt sich mithin bei dem Unfall weder um ein Versagen der technischen Einrichtungen, noch um Ballastmangel oder Gasverlust, sondern um das unvorhergesehene Zusammentreffen ganz ungewöhnlich ungünstiger Witterungserscheinungen, also um höhere Gewalt. An der Einschätzung des starren Luftschiffes als Kriegsinstrument wird durch den Vorfall nichts geändert.

*

Die Anklagen.

Dem Artikel der Täglichen Rundschau entnehmen wir:

An sich ist das Fliegen über See, wo man stetige atmosphärische Strömungen und nicht die vielen Sonnenwirbel des Festlandes hat, ein Kinderspiel. Man kann sozusagen mit den Händen in den Hosentaschen fahren. Sämtliche bisherigen Erkundungsflüge in den Gewässern von Rügen und von Helgoland sind denn auch bis zu diesem letzten glatt verlaufen.

Unsere Marine-Luftschiffer hatten es auch bereits gelernt, um eine aufkommende Bö herumzufahren, sie abwettern zu lassen. Auch Gewittern weicht man aus, geht ihnen einfach auf und davon, da sie kaum je die Eigengeschwindigkeit des Luftschiffes haben. An diesem Dienstag wußte man an Bord des „L. 1", von der Seewarte in Hamburg davon verständigt und durch das Fallen des eigenen Barometers belehrt, daß von Island her eine Depression herannahe. Für sehr schlimm konnte sie nicht gehalten werden, es kann auch wohl kaum ein „Orkan" dahergebraust sein, sondern eben nur eine kräftige Neaumhö. Nur Windstärke 2 haben noch am Nachmittag die Fär-Oer-Inseln gemeldet. Nach der ganzen Lage ist daher nicht anzunehmen, daß der Sturm es war, der das Luftschiff auf die See „hinunterschmetterte", denn vor dem Sturm konnte es davonlaufen, konnte äußerstenfalls zur Halle nach Hamburg zurückfliegen. Vielmehr ist der „L. 1" — beim Zusammentreffen verschiedener widriger Umstände — einfach zu schwer geworden; er war und blieb eben Schulschiff, da er für böses Wetter nicht den genügenden Nutzauftrieb besaß, wie ihn für kriegsmäßige Aufgaben alle unsere Marine-Luftkreuzer vom „L. 2" ab aufweisen.

Aber kriegsmäßig mußte geflogen werden. Solange man nur ein Schulschiff hat, muß es eben für die Großen Kreuzer einspringen. Um diese Kinderkrankheit kommt man nicht herum.

Kapitänleutnant Hanne hat seinen Dienst stets in vollem Bewußtsein dieser Gefahren angetreten; hat mir einmal während einer gemeinsamen Fahrt in seinem „L. 1" auch ausdrücklich gesagt, daß das Schiff für große Aufgaben natürlich zu schwer sei, und daß er eines Tages vielleicht mitten in einer Uebung deshalb werde absausen müssen. Wenn solch ein Luftschiff im Werden ist, noch mehr dann, wenn es seine ersten Uebungsfahrten macht, kommen allerhand Wünsche militärischer Natur, und es wird stärker bepackt, als vorgesehen war.

Bei der Hochfahrt bläst schon viel von dem ausgedehnten Gase ab — das ist der erste Auftriebsverlust. Dann bringt das herankommende Tief eine starke Abkühlung, das Gas zieht sich zusammen, die Fallbewegung beginnt. Drittens Regen, der die Hülle schwer belastet. Rechnet man noch hinzu, daß die bereits langgebrauchte Füllung nicht mehr so tragfähig ist wie frisches Gas, so ist die Rechnung sehr einfach: ungefähr 3000 Kilo Auftrieb mußte der L. 1 schon eingebüßt haben.

An ein Ausbooten von etwa zehn Personen, um nach dieser Erleichterung wieder aufzusteigen, war nicht zu denken. Das Luftschiff wäre auch dann nicht vom Wasser losgekommen, hätte die dynamische Hubkraft dazu nicht gehabt. Es wäre noch immer ein Minus an Auftrieb geblieben. Man konnte also nur auf ein Abschleppen rechnen — vielleicht in den Schutz von Helgoland. Es kommt eben alles auf den Nutzauftrieb an, bei Marineluftschiffen also mehr auf die Größe (den Gasinhalt) als auf Sekundenmeter-Bruchteile Schnelligkeit. Ist man zu schwer, so ist nichts zu wollen.

Der „L. 1" trug 6700 Kilo. Der „L. 2" schafft schon 11 000.

Genau so, wie bei unseren jetzigen Unterseebooten das Unglück, das dem „U 3" begegnete, ausgeschlossen erscheint, werden also unsere neuen Kampfluftschiffe nicht in eine Lage kommen können, wie sie dem Schulluftschiff zum Verhängnis geworden ist.

*

Helgoland, 10. September. Das Luftschiff L 1 scheint nach dem Sturz ins Wasser schnell versunken zu sein. Es knickte in der Mitte ein, so daß sich jedenfalls nur die im Laufgang befindlichen Personen retten konnten, während die Gondeln unter Wasser waren. Die erste Hilfe leisteten die Linienschiffe Hannover und Schleswig-Holstein. Die gesamte Flotte wurde durch Signale zur Unfallstelle beordert, doch traf anscheinend nur noch das Torpedoboot 107 rechtzeitig ein, dem es gelang, drei Personen zu retten. Das Linienschiff Hannover rettete vier Personen und brachte sie zusammen mit den anderen Geretteten nach Wilhelmshaven.

Hamburg, 10. September. Von den mit dem Luftschiff L 1 Verunglückten wurde heute vormittag bei Kuxhaven Korvettenkapitän Metzing angetrieben. Von einem Fischerkutter wurden aufgefischt Kapitänleutnant Hanne, Obersignalmaat Pahlke, Obersignalmaat Müller und die bereits genannten Signalmaate Kirschner sowie Bootsmaat Menge.

Kuxhaven, 10. September. Wie einer der Geretteten von L 1 erzählt, suchten sich die meisten Teilnehmer an der Unglücksfahrt durch Abspringen zu retten. Das schwere Lederzeug hinderte sie am Schwimmen. Die Geretteten hatten sich 40 Minuten an den Trümmern des Luftschiffes festgehalten.

Kuxhaven, 10. September. Heute mittag um 11½ Uhr landete das Torpedoboot V 154 die sechs Geretteten der Katastrophe des Luftschiffes L 1 sowie eine Leiche.

Deutsches Reich.

Klagen der Pfarrer.

Auch die geistlichen Herren haben allerlei Klagen und Beschwerden zu führen. Auf dem Deutschen Pfarrertage, der in Dessau abgehalten wird, wurde zunächst — in Anknüpfung an die Fälle Jatho und Traub — die Forderung unabhängiger Disziplinarhöfe erhoben, damit nicht mehr die Kirchenbehörde Ankläger und Richter zugleich sei. Man protestierte auch gegen die Versetzbarkeit der Geistlichen „aus Gründen des Dienstes", da hierdurch die Unabhängigkeit der Pfarrer und ihr Ansehen im Volke untergraben würden. Diese Proteste werden den Pfarrern freilich nichts nützen, auch die Religionsbeamten sind heutzutage, wie andere Beamte, Sklaven der den Staat beherrschenden Klasse. Ferner wendete sich der Pfarrertag dagegen, daß die Pfarrer nach dem neuen Gesetzentwurf über das Verfahren gegen Jugendliche nicht als Schöffenrichter zugelassen werden sollen.

Eine lebhafte Aussprache wurde hervorgerufen wegen der Störungen der Sonntagsruhe, die von sehr staatserhaltenden Kreisen verursacht werden. Am letzten Pfingstfeiertag sei durch den Prinz-Heinrich-Flug die Feiertagsruhe in Hessen arg gestört worden; die Glocken läuteten, aber die Leute kamen nicht in die Kirchen und schauten lieber den Flugmaschinen nach, die über die Kirchen hinwegflogen. Pastor Wahl-Essen beschuldigte die Behörden, daß sie die Sonntagsfeier stören, und er erhob eine recht bezeichnete Anklage gegen die bürgerliche Jugendbewegung. Er sagte u. a.: „Wer in der Großstadt lebt, der weiß ganz genau, daß unser Sonntag auch von den Behörden totgemacht wird. (Sehr richtig!) Alles wird planmäßig verlegt in die Zeit des vormittäglichen Hauptgottesdienstes. Vor allem gilt dies auch von den Maßnahmen zur Förderung der Jugendpflege". Dementsprechend wurde ein Antrag zum Beschluß erhoben, in dem es heißt: „Es besteht eine erschreckende Gefahr auf dem Gebiete der heutigen, vom Staate selbst begünstigten Jugendpflege, die lediglich einseitigen Wert legt auf die körperliche Ertüchtigung der Jugend und für die religiöse und kirchliche Bedeutung des Sonntags nicht das richtige Verständnis hat." Pfarrer Droese-Berlin freilich erklärt, daß er sich vor Annahme eines solchen Antrages auch keinen großen Erfolg verspreche.

Man sieht, auch die Diener der Kirche haben in diesen wirren Zeitläuften ihre mannigfaltigsten Sorgen.

Der Fall Schlieben.

Die Abberufung des Konsuls Schlieben aus Belgrad und seine auffällige Versetzung nach Südamerika wird trotz der Dementis der Nordd. Allgem. Zeitung von der bürgerlichen Presse als ein Gefälligkeitsakt gegenüber der österreichischen Regierung betrachtet und zum Gegenstand scharfer Angriffe gemacht. So läßt sich jetzt die Tägliche Rundschau aus Belgrad schreiben:

> Konsul Schlieben hat von seiner ausgesprochenen Abneigung gegen die österreichisch-ungarische Politik in Serbien niemals ein Hehl gemacht. Er hat stets freimütig gestanden, daß nach seiner Meinung die deutsche Politik sich in den Balkanfragen vom österreichischen Einflusse freimachen und ihre eignen Wege wandeln müsse. Er ist auch immer in diesem Sinne tätig gewesen . . . Es ist nun nicht besonders auffällig, daß die Tätigkeit des Konsuls bei dem offiziellen Vertreter der deutschen Politik, dem Gesandten Dr. v. Griesinger, Anstoß erregte. Während des Balkankrieges erreichte die serbenfreundliche Tätigkeit des Konsuls ihren Höhepunkt und veranlaßte den Gesandten zum direkten Einschreiten. Darauf ist wohl die schon längere Zeit geplante Versetzung Schliebens zurückzuführen.
>
> Konsul Schlieben ist ein Mann von ganz ungewöhnlicher Begabung, der dem Deutschen Reiche zweifellos an anderer Stelle noch viel Nutzen bringen wird. Er hat Bedeutendes geleistet, um die deutsch-serbischen Handelsbeziehungen zu heben, und hat die deutschen wirtschaftlichen Interessen in Serbien mit sichtbarem Erfolge vertreten. Um eine weitere Steigerung des Warenaustausches zwischen beiden Ländern herbeizuführen, strebte er danach, Deutschland zu einer von Oesterreich-Ungarn unabhängigen Politik in Serbien zu gewinnen, und an diesem Bestreben ist er dort gescheitert.

Tatsächlich hat sich in den letzten Jahren die deutsche Einfuhr nach Serbien wesentlich gehoben, was allgemein auf die Tätigkeit Schliebens zurückgeführt wird. Nun ist der Mann auf dem Altar der deutsch-österreichischen Freundschaft geopfert, und er wird deshalb geopfert, weil die Regierung die Brüskierung Oesterreichs durch den Depeschenwechsel zwischen Wilhelm II. und Karol von Rumänien wieder gutmachen will. Dieser Depeschenwechsel und Schliebens Versetzung bilden ein neues Kapitel in der Geschichte des persönlichen Regiments und des durch ihn verursachten Zickzackkurses in der auswärtigen Politik.

Bund der Industriellen.

Der Bund der Industriellen hält seine diesjährige Tagung in Leipzig ab. Reichsregierung und sächsische Regierung haben Vertreter entsandt. Von der Zweiten sächsischen Kammer ist Präsident Vogel und zahlreiche liberale Abgeordnete erschienen. Am Mittwoch tagte der „große Ausschuß" des Bundes. Der Vorsitzende, Kommerzienrat Friedrich-Potsdam, gedachte der Vernichtung des Marineluftschiffs. Syndikus Dr. Schneider referierte über die Notwendigkeit der Vollendung des Mittellandkanals durch die Strecke Hannover—Magdeburg. Er verwies besonders auf die Bedeutung des Mittellandkanals für die Versorgung der deutschen Industrie mit Kohlen und Rohstoffen, gedachte des siegreichen Widerstands der Agrarier und bemerkte, daß sich mit Ausnahme der extremsten Kreise des Bundes der Landwirte ein Nachlassen dieses Widerstands bemerkbar mache, da Rußland zur Antwort auf die künstlich durch die Einfuhrscheine geförderte deutsche Getreideausfuhr nach Osten mit der Einführung eines Getreidezolls gegen Deutschland drohe und die östliche Landwirtschaft daher die Notwendigkeit einzusehen beginne, ihr Getreide auf dem billigen Wasserweg nach dem Westen zu verfrachten. — Dr. Grotewolt vom Zentralverband für Binnenschiffahrt, Dr. Apelt von der Handelskammer Bremen, Dr. Borchardt vom Bund deutscher Arbeitgeber und Stadtsyndikus Dr. Weber-Hannover unterstützten die Forderungen des Referenten — Dr. v. Mangold-Frankfurt a. M. referierte über Industrie und Wohnungswesen, erklärte, daß, wenn die Arbeitgeber die Wohnungsverhältnisse verbessern, hierdurch auch das Arbeitsverhältnis günstig beeinflußt werde und daß die Industrie ihren Einfluß in den Gemeinden gebrauchen müßte, um die Bautätigkeit durch Reform der Bauvorschriften, Kapitalbeschaffung und Entwicklung der Wohnungsaufsicht zu fördern. (Beifall.) — Ueber die Monopolbestrebungen in der elektrischen Industrie sprach Dr. Fasold-Berlin. Ein von ihm begründeter Antrag, der die große Bedeutung billiger elektrischer Energie für die Industrie hervorhebt und Maßnahmen gegen alle Monopolbestrebungen in der Installation und Materiallieferung verlangt, wurde angenommen.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id416951805-19130911/2 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG