

Sächsische Volkszeitung

Unabhängiges Tageblatt für Wahrheit, Recht und Freiheit

ersch. täglich nachm. mit Ausnahme der Sonn- und Festtage.
Abgabe A.: Mit der Zeit in Wort und Bild. Vierteljährlich 2,10 M. In Dresden durch Wöden 2,40 M. In ganz Deutschland frei Haus 2,50 M.
Abgabe B.: Ohne Illustrierte Beilage. Vierteljährlich 1,80 M. In Dresden durch Wöden 2,10 M. In ganz Deutschland frei Haus 2,20 M. — Einzel-Nr. 10 Pf. — Preisdruck Nr. 6858.

Interate werden die sächsische Zeitungs- oder deren Raum mit 15 Pf. Rechnung mit 50 Pf. die Stelle berechnet, bei Wochensendungen entsprechend erhöht.
Abdruckrecht, Redaktion und Geschäftsstelle: Dresden, Wödenstraße 42. — Telefon Nr. 1308
Für Rückgabe unbenutzt. Schriftstücke keine Verbindlichkeit. Redaktion: Drucknummer: 11-12 Upr.

Zum Unfall des „3 2“.

Schierdingen und Weilburg! Dort wie hier geht in einem Nu ein großes, stolzes Luftschiff elend zu Grunde. Als Zeppelins Ballon bei Schierdingen in Flammen aufging, brach ein Aufschrei des Mitleids in ganz Deutschland empor. Zugleich ein Aufschrei der opferwilligen Hilfsbereitschaft. Von allen Seiten regnete es Beiträge. Graf Zeppelin konnte sich sofort ein neues Luftschiff bauen.

Jetzt ist von einem solchen Aufschwunge nichts zu merken. Man zuckt die Achseln und geht seines Weges. Das hat seine zwei Gründe. Erstens sagen sich die Leute, daß das Unglück jetzt nicht einen um das Vaterland verdienten Privatmann betroffen hat, sondern das Reich, und dessen Kasse gilt ja als unerschöpflich. Zweitens ist das Mitleid nicht so rein und zweifelsohne, wie damals. Man fragt sich, ob denn die Wiederholung des Unglückes wirklich unabwendbar war, — ob man nicht durch den früheren Schaden etwas klüger werden konnte?

General v. Linder, der Inspektor der Verkehrstruppen, hat freilich sofort an den Kaiser telegraphiert: „Es läßt sich schon jetzt beurteilen, daß die Schuld an dem Unglück niemandem zuzumessen ist, sondern dasselbe ist durch höhere Naturgewalt verursacht.“ Ja, die höhere Naturgewalt, das ist ein Sündenbock mit ungeheurer breiten Schultern! Aber muß man sich denn dieser höheren Naturgewalt unvorsichtig aussetzen, so lange wir das erdrückende Empfinden haben, daß nicht wir die Luft, sondern die Luft uns beherrscht? Doch stürmische Wetter den Luftschiffen gefährlich ist, wissen wir doch allmählich zur Genüge, und daß ein starrs Luftschiff von der Größe der Zeppeline sich auf freiem Felde nicht gut halten läßt, haben mehrfache Erfahrungen sattsam bewiesen. Hat man demgemäß gehandelt?

Drei lenkbare Luftschiffe, nämlich der unflexible Parabelballon, der halbstarre Militärballon und der ganz starre „Zeppelin II“, sollten von Köln nach Homburg fahren, um dort vor dem Kaiser zu paradien. Eine sehr interessante Probefahrt. Die Zeit drängt, da der Kaiser bald abreisen wollte, und das Wetter war abrisplich schlecht. Die Wetterwarte konnte auch noch keine Verabshung in Aussicht stellen; im Gegenteil waren weiterhin starke westliche Winde zu erwarten. Die Befehlshaber mußten sich darüber klar sein, daß nach einer glücklichen Hinfahrt die Rückkehr von Homburg nach Köln sich sehr schwierig gestalten würde. Durfte man trotzdem den Ausflug riskieren? Im Kriegsfall, wenn eine erste militärische Aufgabe es erfordert, muß natürlich das äußerste riskiert werden, mögen auch Millionenwerte und Menschenleben aufs Spiel gesetzt werden. In Friedenszeiten aber ist schon manche Parade wegen schlechten Wetters abgefragt worden, obwohl sie nur auf dem festen Erdboden und nicht in stürmischen Lüften sich abspielen sollte. In Anbetracht der Rinderschube, in denen unsere Luftschiffahrt noch steckt, hätte man den Befehl zu der Ausfahrt nicht geben sollen.

Man wird sagen, die Luftschiffe seien doch nicht dazu da, um in Baumwolle verpackt zu werden; man müsse doch auch lernen, bei schlechtem Wetter und widrigem Winde zu fahren. Sehr schön! Ohne schwierige und gefährliche Übungen geht es natürlich nicht. Nur muß man da Schritt für Schritt mit gehöriger Vorsicht vorgehen. Nicht gleich so große Fahrten im Aprilwetter. Und was die Hauptsache ist: man mußte den Kampf gegen die Winde in den Anfang der Fahrt legen. Bei den herrschenden Westwinden mußte man nach Westen hin fahren und sehen, wie weit man kommt; dann erproben wir die Widerstandsfähigkeit gegen Wind und Wetter, ohne uns den Rückzug zu gefährden. W i t dem Winde wäre man schon wieder heimgekommen, auch wenn die Füllung nicht mehr ganz straff und die Motore nicht mehr ganz frisch sind.

Die Luftschiffe sollten aber durchaus nach dem südöstlich gelegenen Homburg. Dieses Wagnis war höchstens dann zulässig, wenn für die schwierigere Rückfahrt die sorgfältigsten Vorkehrungen getroffen waren. Namentlich mußte man damit rechnen, daß der Zeppelinballon einer Nachfüllung bedürfen würde. Hätte das nötige Material und Personal für die Nachfüllung mit Wasserstoffgas sich immer in seiner Nähe befunden, so hätte der Aufenthalt auf dem Felde bei Limburg sich nicht so lange hinzuziehen brauchen.

Offenbar ist man bei dieser Zwischenlandung in der Nähe von Limburg zu zuversichtlich gewesen. In Erinnerung an den verhängnisvollen Birnbaum vom vorigen Jahre wählte man ein baumloses Feld. Dort gibt es keine Hindernisse, aber auch gar keinen Schutz vor dem böigen Winde. Graf Zeppelin hatte seinerzeit den Ballon in der Weise verankert, daß er einen Bauernwagen in den Erdboden eingraben und die Spitze des Luftschiffes durch eine Stahltrasse an diesem Wagen befestigen ließ. Auf diesen einfachen Kunstgriff verließ man sich auch in Limburg. Der Wagen hielt stand, aber die Stahltrasse brach durch. Stahltrassen haben überhaupt ihre Lücken und die Sanftmaue sind zuverlässiger, wenn man sie nur statf genug nimmt. Endlich ist die Frage aufgeworfen worden, ob nicht die Gondeln des Luftschiffes fortwährend hätten besetzt gehalten werden müssen, damit im Falle des Losreisens die Maschinen und die Steuer betätigt werden könnten. Der kritische Weber-

berg bei Weilburg hätte sich mit Motorkraft und Steuerstellung doch wohl überfliegen oder umfliegen lassen.

Ueber die technischen Einzelheiten läßt sich ja schwer urteilen. Es kommt nur darauf an, daß die Sachverständigen aus den Vorgängen die heilsame Lehre für die Zukunft ziehen. Durch Schaden muß man klug und immer klüger werden. Und deshalb soll man nicht einfach die „höheren Naturgewalten“ vorschreiben, sondern sich vielmehr sagen: Wir müssen den Naturgewalten die Geheimnisse ihrer Kraft ablauschen und müssen lernen, wie wir uns gegen sie zu schützen haben! Die Hauptsache ist im vorliegenden Falle die Erkenntnis, daß für die großen Luftschiffe der Aufenthalt auf freiem Felde höchst gefährlich ist und deshalb nach Möglichkeit vermieden oder abgekürzt werden muß. Da man aber nicht im ganzen Reiche kostspielige Luftschiffhallen bauen kann, so mußte man erwägen, ob nicht mit einfacheren Mitteln eine gewisse Sicherung zu erreichen ist, zum Beispiel durch Vorrichtung von geschützten Lagerplätzen, wo das Luftschiff der Gewalt des Windes weniger ausgesetzt ist, als auf freiem Felde. Inzwischen scheint uns das beste Hilfsmittel zu sein, daß die Luftschiffe sich auf dem Erdboden nicht länger aufhalten, als unbedingt notwendig ist, sondern lieber aufsteigen und in der Luft ihr Heil suchen. Jedenfalls ist er in der Luft weniger gefährdet als vor dem zweifelhaften Anker. Wenn er dahinsinkt, hat er doch eine gewisse Aussicht, in ruhigere Luftströmungen zu kommen oder eine geschützte Stelle für die Landung zu finden. Auch für die Verwendung der Luftschiffe im Kriegsfall wird es ja nötig sein, daß sie reichliches Material mit sich führen, um möglichst lange in der Luft bleiben und auch die größten Umwege machen zu können.

Die sogenannte Schuldfrage sollte nur insoweit erörtert werden, als sie die Unterlagen für die praktische Zuganwendung liefert. Nicht um Vorwürfe zu schleudern, sondern nur um festzustellen, was künftig getan oder unterlassen werden muß.

Politische Rundschau.

Dresden, den 29. April 1910.

Der Kaiser begab sich am Donnerstag von Schloß Urvitz nach Reg., wo er um 9 Uhr eintraf. Er hörte dort den Vortrag des Kriegsministers und fuhr dann nach dem Egererplatz Freischütz. Um 10 Uhr begann die Besichtigung des Königs-Infanterie-Regiments. Der Kaiser ritt die Front des Regiments ab und nahm den Vorbemarsch entgegen. Hierauf besichtigte der Kaiser drei Bataillone nacheinander. Während der Besichtigung begleitete der Kaiser auch die Kriegsschule aus Reg. Um 11 Uhr trafen die Kaiserin und Prinzessin Viktoria Luise bei dem Fort Württemberg ein. Die Kaiserin begrüßte eine Anzahl Mannschaften der Garnison Reg., die bei dem Mülheimer Eisenbahnunglück verletzt wurden, aber wieder hergestellt sind. Die Kaiserin besprach jeden einzelnen von den Mannschaften auf das freundlichste nach der Art des Unfalls. Nunmehr formierten sich die inzwischen angerückten Truppen der Garnison Reg. zum Vorbemarsch. Gegen 1 Uhr begann der Vorbemarsch der Truppen, nach dessen Beendigung sich der Monarch an die Spitze seines Regiments Nr. 145 setzte und es zur Stadt zurückführte.

Der kommandierende General des 3. bayerischen Armeekorps in Nürnberg, General der Infanterie **Frhr. Luitpold v. d. Tann**, hat seinen Abschied eingereicht und sich bereits von den Nürnberger Truppen verabschiedet.

Einem offenen Brief an den Staatssekretär **Delbrück** richtet die freie Vereinigung für die soziale Verbesserung der Privatangestellten; sie fordert die Ausdehnung der Versicherungspflicht für alle Angestellten unter 3000 M. Jahreseinkommen.

Die Meldung der „Neuen Gesellsch.-Novr.“, daß der Präsident des Reichstages **Graf Schwerin-Löwig** beabsichtige sein Mandat für den preussischen Landtag wegen Ueberführung niederzulegen, ist, wie die „Ankammer Ztg.“ von zuständiger Seite hört, vollständig aus der Luft gegriffen.

Die Reichstagswahlwahl im Wahlkreise Friedberg-Üdingen, den bisher **Graf Oriola** vertrat, ist auf Mittwoch den 6. Juli festgesetzt worden.

Nach dem Täglichen Rundschau soll der Untergang des „3 II“ im Reichstage zu eingehender Besprechung gebracht werden.

Ein neues Diätengesetz ist dem Reichstage zugegangen; es will für die Mitglieder der Kommission für Staatsprojektorde und Reichsversicherungsordnung, die den Sommer über tagen, je 1500 Mark Diäten geben; wer fehlt, erleidet einen Abzug von 20 M. In den Reihen des Reichstages besteht Neigung, diesen Entwurf erhebelich umzugestalten.

Die Beratung des preuß. Herrenhauses lenkte wieder einmal alle Augen auf sich. Die Wahlrechtsvorlage stand nach den Beschlüssen der Kommission zur Beratung. Eingangs erklärte der Minister v. Bethmann-Hollweg, daß es ihm ferne liege, das Zentrum auszuschalten bei der Schaffung des Gesetzes. In der folgenden Debatte stellten sich sämtliche Redner auf den Standpunkt, den sie bisher in der Kommission vertreten haben. Doch hier und da wurde klar zum Ausdruck gebracht, daß nicht viel Aussicht bestehe,

daß unter den jetzigen Verhältnissen die Vorlage eine Annahme finden wird. Der § 4 wurde in der Kommissionsfassung, also indirekte Wahl und geheime Wahl der Wahlmänner, angenommen.

Das preussische Abgeordnetenhaus erledigte am Donnerstag eine Anzahl von Kapiteln des Kultusetats in zweiter Beratung und schloß diesen so um ein gut Teil vorwärts. Heute soll der Etat zu Ende beraten werden.

Graf von **Pozadowsky-Wehner**, der frühere Staatssekretär des Innern, ist in den Aufsichtsrat der Preussischen Lebensversicherungsaktiengesellschaft in Berlin eingetreten.

Die sächsischen Polizeiverwaltungen werden von der staatlichen Aufsichtsbehörde angewiesen, keine Genehmigung sozialdemokratischer Massenumzüge zu erteilen und bereits erteilte zurückzuziehen, weil nach Lage der Verhältnisse eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu befürchten sei.

Deutsch-ägyptische Handelsabkommen. Unsere Handelsbeziehungen zu Ägypten sind durch einen Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 19. Juli 1892 geregelt, in dem beide Staaten sich für ihren Handel und ihre Schifffahrt gegenseitig die Rechte der meistbegünstigten Nationen einräumen, mit der alleinigen Einschränkung, daß die Bestimmungen des Abkommens sich nicht beziehen auf die Sondervereinbarungen zwischen Ägypten und den anderen Teilen des ottomanischen Reiches, sowie mit Persien und dem Sudan. Der Handelsvertrag, der am 1. April 1893 in Kraft trat, bleibt in Geltung bis zum 12. März. Dabei haben beide Teile das Recht, nach Ablauf des 7. und 14. Jahres Änderungen vorzuschlagen, die sich etwa durch die Erfahrungen als wünschenswert ergeben haben. Der bestehende Handelsvertrag soll nunmehr bis zum Ende des Jahres 1917 verlängert werden. Der deutsch-ägyptische Warenverkehr hatte im letzten Jahrzehnte bis zum Jahre 1907 eine erhebliche und, von zwei Ausnahmen abgesehen, regelmäßige Steigerung erfahren. Er erreichte in diesem Jahre 80 Millionen Mark in der Einfuhr und 40 Millionen Mark in der Ausfuhr. Das Jahr 1908 brachte einen wesentlichen Rückgang, indem die Ausfuhr infolge eines Preisfalles der rohen Baumwolle auf 63 Millionen Mark zurückging.

Auflösung des Reichstages? Eine aufsehenerregende Mitteilung machte der Reichstagsabgeordnete **Kopch** auf dem ersten Parteitage der Fortschrittlichen Volkspartei der Pfalz in Neustadt an der Saar. Wie die „Bürgerzeitung“ berichtet, sagte der Abgeordnete, daß in parlamentarischen Kreisen allen Ernstes mit einer Reichstagsauflösung innerhalb 14 Tagen gerechnet werde, falls sich die Verhältnisse weiter so zuspitzen, wie in den letzten Tagen. Durch den Antrag **Erzberger** sei dieselbe Lage geschaffen, wie 1906, nur sei der Bloß diesmal nicht schwarz-rot, sondern blau-schwarz. Die überraschende Mitteilung sollte streng diskret behandelt werden, ist aber durch einen Vertrauensbruch in die genannte nationalliberale Zeitung geraten, die von der Kaiserslautener demokratischen Kollegin darob wenig föhlich behandelt wird. Daß Herr **Kopch** die Tartarennachricht diskret behandelt wissen wollte, ist schon erklärlich; denn es war wohl mehr ein Scherzschuß, der die liberale „Einigung“ beschleunigen helfen sollte.

Gefährdung des Arbeitsammergesetzes? Ueber zehn Jahre hat sich der Reichstag abgemüht, das Arbeitsammergesetz einzubringen. Viele Kommissionsstungen haben sich mit dieser ersten Frage beschäftigt. Und nun man auf Verwirklichung des Gesetzes hofft, soll alles im Sande verlaufen. Das Gesetz soll scheitern an der Forderung der Wählbarkeit der Arbeitersekretäre und an der Unterstellung der Eisenbahnarbeiter unter die Arbeitskammern. Letztere Forderung hat zwar die Kommission in der zweiten Lesung fallen lassen, dagegen die Forderung der Wählbarkeit der Arbeitersekretäre aufrecht erhalten. Da nun auch das Plenum des Reichstages für diesen Beschluß in seiner großen Mehrheit eintreten wird, die Regierung aber dem ein kategorisches Nein entgegenstellt, so scheint das ganze Gesetz in Gefahr zu stehen.

Von **Dernburgs** Sieg wissen freisinnige Blätter jetzt viel zu schreiben. Ein sonderbarer Sieg, da eine erhebliche Anzahl von Beschlüssen gegen **Dernburg** gefaßt wurden und da die Kommission jede Verantwortung für den Abschluß des Vertrages einfach ablehnte. Kein einziges Kommissionsmitglied lobte diesen, so daß es bekanntlich der Staatssekretär allein befragen mußte und das tat er auch mit der bei ihm gewohnten Bescheidenheit, indem er „sich und dem Reiche“ zum Abschluß des Vertrages gratulierte.

Reichskanzler von **Bethmann-Hollweg** hat es nun auf allen Seiten verdorben. Man lese die folgenden Sätze aus einem Leitartikel, der soeben an der Spitze der „Hamb. Nachr.“ erschienen ist:

„Der fünfte Reichskanzler scheint bereits gründlich abgewirtschaftet zu haben und sich dem Ende seiner staatsmännischen Laufbahn zu nähern. Wenige Monate haben hingereicht, um zu zeigen, daß Herr von **Bethmann-Hollweg** über die Eigenschaften, die zu einem „leitenden“ Staatsmanne befähigen, nicht verfügt. Er eignet sich nicht einmal zum Chef eines reinen Beamten- und Geschäftsministeriums, der die parlamentarischen Wehrheiten nimmt, wo und wie er sie findet. Statt sich mit der konservativ-Meri-