

Berlin, Sonntag, Die Zeitung erscheint in der Woche zwölfmal.

Bezugs-Preis: Vierteljährlich für Berlin 7 M., 60 Pf., ohne Botenlohn, für ganz Deutschland 9 M., Österreich 13 Kr. 82 H., Rußland 4 Rub. 55 Kop., Holland 7 H. 50 Gts.

Für Frankreich, Belgien, England, Schweiz, Amerika usw. Kreuzband-Gebund 20 M. für das Vierteljahr.

Bestellungen werden angenommen für England in London bei Messrs. Siegle 30 Lime Street E.C. und Combe & Co. 19 Gresham Street E.C.

Berliner Börsen-Beitung.

Bestellungen werden angenommen bei allen Postanstalten, Zeitungs-Spediteuren und unserer Expedition.

Als besondere Beilagen erscheinen Verdingungs-Anzeiger.

Hotels- und Bäder-Anzeiger.

Vollständige Ziehungslisten der Preussischen Klassen-Lotterie.

Allgemeine Verlosungsstabellen mit Restanten-Listen und viele andere wichtige tabellarische Nebensachen.

Insertions-Gebühr:

Die drittelspaltige Zeile 50 Pf. Reklameteil 1 M.

Fernsprecher:

amt I, Nr. 243.

Telegramm-Adresse: Börsekrone.

Redaktion und Expedition: Berlin W. 8., Kronenstraße Nr. 37. Annahme der Inserate: In der Expedition.

Hierzu als III. Beilage: Hotel- und Bäder-Anzeiger.

Vom Tage.

Nach der „N. N. Z.“ wird die Werbung vieler Väter, der Reichsanzeiger habe an Parlamentarier und Journalisten Einladungen nach Nordsee ergehen lassen, ein wahrer Beizug.

Die in Paris stattgehabte zweitägige Konferenz der Schiffahrtsgesellschaften gegen den Konkurrenzkampf verlief ergebnislos. Ende August soll eine neue Konferenz einberufen werden.

Zur Erlangung eines unparteiischen Gutachtens über die Flottenübungen hat die englische Admiralität den Admiral Sir Arthur Wilson als Schlichter ernannt.

Graf Zeppelin hat jetzt selbst über den Unfall in Göttingen einen Bericht veröffentlicht.

Durch einen furchtbaren Wollenbruch und Orkan stürzte gestern in Segebird der Schornstein einer Fabrik auf die Arbeitsräume. 100 Arbeiter wurden unter den Trümmern begraben.

Ruhig Blut!

Ueber Deutschland ist eine Zeppelinomanie gekommen, und wenn nicht bei Zeiten gestoppt wird, kann die Sache gefährlich werden. Daß man mit dem unglücklichen Manne Mitleid hatte, daß man den Umgebungen bewunderte, verstand sich bei allen anständigen Menschen von selbst. Aber jetzt müssen wir fragen, ob nicht zu weit gegangen wird, ob wir uns nicht mit eckiger Sentimentalität durch ein rein persönliches Gefühlsmoment auf ein gefährliches Geleise verleiten lassen.

Der geplagte Redakteur wird der Nachrichten über Synopsenübungen und Spenden nicht mehr Herr. Komites bilden sich nicht nur in Zwifeln, nein auch in Altona und Duerfurth und mit fast orgiastischer Leidenschaft werden in jeder Stunde Hunderttausende auf dem Altar einer immer noch unsicheren Sache geopfert. Herr Widenbruch überschätzte sich vor Pathos, Herr Neide irrtöt von Stein und Marmor und von aspera und astra, Zeppelindemäler, Zeppelinreimarten... Ist das die Stimmung, in der ein ernstes Werk beschlossen und geregelt werden soll? Und die große Gefahr ist nun diese, daß inmitten des Enthusiasmus die herbe Lehre des Göttinger Unfalls in den Wind geschlagen werden wird. Sind wir wirklich schon so weit, daß wir nicht einmal mehr von Schicksalschlägen lernen, daß sogar unsere Niederlagen sich in eitel Hurraufen und Ovationen ausleben. Dann bietet sich für unsere Zukunft die schreckliche Perspektive, daß etwa ein Gott beschütze es! — geistloses Her bei uns durch Ehrenportien heimzieht, daß ein unglücklicher Feldherr unter Lorbeerkränzen als ein Held und Musterbeispiel gefeiert wird. Es ist die Eigenschaft gutherziger Träumer, den guten Willen ebenso zu bewerten wie die vollendete Tat. Eine erzogene und reife Nation schätzt nur den Erfolg, den greifbaren und hart anzufassenden Erfolg. Wie weit wir von dieser Erziehung, der die Welt und ihre Herrschaft gehören, noch sind, das beweist uns jetzt wieder der zwar schöne, aber trübselige Enthusiasmus, der durch die Lande braut.

Es ist peinlich und schwierig und ein undankbares Geschäft, sich dem Gefühl der Gefantheit zu widersetzen. Aber wenn kein Mensch den Mut dazu hat, so soll er hier gefast werden. Soll gesagt werden, daß die Göttinger Katastrophe durch die Fehler des Systems und durch die zu große Sicherheit des obersten Führers verschuldet wurde. Als die schicksalsschwere Stunde schlug, da

sch Graf Zeppelin ahnungslos, aber voll froher Hoffnung in einem Stutzgarter Hotel. Hätte man ihn in diesem Augenblick auf das Barometer oder auf die Wolken aufmerksam gemacht, so hätte er als erfahrener Meteorologe das Nahen der Gewitterböer merken müssen. So hätte er fünfshundert Soldaten mehr an die Tante des Ballons kommandieren können und so hätte er zu dieser Stunde sein großes Lebenswerk vollendet.

Aber über dieses individuelle Unglück hinaus geht die Anklage gegen das System, auf das jetzt das ganze Reich und seine Finanzkraft festgelegt werden sollen. Hört auf die Sachverständigen kein Mensch mehr? Das Unglück auf den schwäbischen Flibern hat genau das erfüllt, was Major v. Parselval und Hauptmann v. Krogh in Berlin, was Surcouf in Paris und alle englischen Theoretiker und Praktiker prophezeit haben. Das sollte uns doch wenigstens ein wenig nachdenklich stimmen, wenn im Lande der Denter Nachdenklichkeit überhaupt noch gestattet wäre. Hauptmann v. Krogh rief am Tage des Unglücks aus: „Wenn wir aus der Katastrophe die Lehre ziehen, daß das starre System nicht den Weg bedeutet, auf dem eine wirkliche motorische Luftschiffahrt erreichbar ist, nur dann wird der heutige Tag kein verlorener gewesen sein.“ Er wird es doch gewesen sein; immer deutlicher zeichnet es sich für den Unbefangenen ab, daß wir am 5. August nicht nur ein leicht zu ersehendes Luftschiff, nein mehr noch, die Hoffnung auf die Beherrschung der Atmosphäre verloren haben.

Kommen wir wieder zur Besinnung. Das Wort: „Nun erst recht!“ ist ein zwar sehr energisches, aber nicht immer ein kluges Wort. Und die Begeisterung, die jetzt durch die Lande geht, entbehrt nicht einer gewissen Grobhartigkeit, aber wertvoller als alle Grobhartigkeit ist die ruhige Kritik und der Wille, aus dem Unglück zu lernen. Versteifen wir uns jetzt auf das starre System, nur weil dieses System Rech hatte, so ist die katastrophale Verteilung der besetzten Sache gewiß bewundernswürdig; aber wer weiß, ob wir nicht mit der herrlichen Gebärde, ohne es zu ahnen, das Zepter einer großen Zukunft aus der Hand geben.

* * *

Zur Sache wird noch gemeldet:

Friedrichshafen, 8. August. (G. T. C.) Graf Zeppelin veröffentlicht folgende Mitteilung: Motorischen und Mangel an Erfahrung in der Führung haben mich zweimal zum Landen auf dem begonnenen Dauerfluge meines Luftschiffes genötigt. Auch die Landung auf festem Boden vollzog sich vollkommen glatt. Innerhalb aufgetretene elementare Gewalten haben dann das schöne Fahrzeug zerstört. Mittel und Wege sind bekannt, um solche Vorkommnisse immer seltener werden zu lassen, sobald die Luftschiffe bald zu den betriebssichersten Fahrzeugen zählen werden. Das ist auch der begeisterte Wunsch des deutschen Volkes. Nur ein Wille beherrscht alle, hoch und nieder, alt und jung. Alle verlangen, daß ich umgeben durch den harten Schicksalschlag dem Vaterlande ein neues Luftschiff bauen soll, und alle sperren an Wirteln, was in ihren Kräften steht. Diese einmütige nationale Bewegung, die ihren Eindruck in der Welt nicht verfehlen wird, ergriff mich mit unwiderstehlicher Macht. Meine Wehmut ist in stolzes Glückgefühl gewandelt und mit gerührtem Dant und in freudiger Begeisterung übernehme ich den mir von der Nation gewordenen Auftrag zum Wiederaufbau des Luftschiffes. Für entstommene Spenden habe ich die Allgemeine Rentenanstalt in Stuttgart bestimmt, bei der eine besondere Rednung unter dem Titel „Nationaler Luftschiffbaufonds“ für Graf Zeppelin“ geführt werden wird. Dahin bitte ich die Spenden rufen zu wollen und werde ich die unmitteldbar an mich gelangten leiten. Ich beabsichtige, den Herrn Reichsanzeiger um Bestimmung einer Kontrolle über die Verwendung des Fonds im Sinne der Spender zu bitten. Graf Zeppelin.

Friedrichshafen, 8. August. (G. T. C.) Graf Zeppelin selbst gibt über den Unfall in Göttingen folgenden Bericht aus:

In die große Begeisterung, welche die Fahrt am 4. und 5. d. M. überall hervorgerufen hat, kam der Unfall, den das Fahrzeug auf der Flöhebene erlitt, geradezu überwältigend und unfählich. Natürlich glaubten viele der Zuschauer, daß entweder durch Unterlassung der Anbringung weiterer Sicherheitsvorkehrungen oder durch mangelhafte Handhabung der Bewachung des Fahrzeuges die Katastrophe verursacht worden sei. Diese Vermutungen kommen auch in den Tagesblättern zum Ausdruck. Die darin erhobenen Beschuldigungen erheischen folgende Darlegung der Veranlassungsvorkommnisse. Nachdem das Fahrzeug in glatte Weise gelandet war, wurde es nur so verankert, daß es sich mit der Spitze in den Wind einstellen konnte. Zu diesem Zwecke mußten sämtliche Anker und Halseisen in einem Punkte, der Ballonspitze, zusammenlaufen. Dies wurde durch folgende Vorkehrungen bewerkstelligt. Der zur Landung ausgeworfene Kettenanker wurde in der Fahrzeugrichtung in den Grasboden eingedrückt und mit doppelt genommenen Ankerseilen nach dem Verankerungsträger, dem Ausgangspunkte der Ankerseile, beziehungsweise der vorderen Gondel, geführt. Um ein seitliches Schwenken der Spitze zu verhindern, wurden quer zur Fahrzeugachse zwei Röhre eingetrieben und die mehrfach genommenen Seitenseile an diesen befestigt. Als weitere Verankerung wurde ein ca. 4 Quadratmeter großer Segeltuchschiff, von dessen Rändern Seile ähnlich wie beim Fallschirm in einen Knoten zusammenlaufen, mit Erde gefüllt, in der Fahrzeugrichtung voraus in den Boden eingegraben und mit dem Ballon verbunden. Mit zwei weiteren kürzeren Handseilen, die zum Festhalten durch Menschen angebracht wurden, waren die Seile und Ankerseile, die das Fahrzeug bei sich führte, erschöpft, da bei der Landung in Dopenheim einige Meterseile und ein weiterer Anker ausgegeben und dafür Wasserballast eingenommen worden war. Während der Zeit von der Landung bis zum Einsetzen der Gewitterböe änderte der Wind mehrfach seine Richtung erheblich und schwenkte das Fahrzeug dadurch, daß Seile von den Mannschaften an der hinteren Gondel entlastet wurden, leicht in die neue Windrichtung ein. Die Ausweichungen waren so groß, daß für das Fahrzeugende der große freigehaltene Platz nicht mehr ausreichte und die Zuschauer noch mehr zurückgedrängt werden mußten. Bei den Drehungen fanden die seitlichen Kettepfeile nicht mehr querab von der Spitze, und es mußte deshalb eine größere Anzahl weiterer Röhre eingetrieben werden, um bei noch größerer Drehung die seitlichen Kettepfeile in der entsprechenden Richtung neu anfesteln zu können. Der mehrfach geäußerten Bitte um Beschaffung weiterer Seile konnte nicht Folge geleistet werden, da in der Umgegend Seile von entsprechender Länge und Stärke nicht aufzutreiben waren. Als nun die verhängnisvolle Gewitterböe das Fahrzeug unflüchtig auf die Weite traf, begann die hintere Gondel im ersten Moment einzulenkeln. Sogleich jedoch wurde das Luftschiff dadurch, daß sich der Wind zwischen das Fahrzeug und den Boden einstellte, stark angehoben, daß die an den Gondeln positionierten Mannschaften nicht mehr imstande waren, das Fahrzeug tief zu halten. Der seitlich und aufwärts gerichteten Zugkraft hielten die Pfähle nicht stand, sondern sie wurden aus dem Boden gegriffen. Dasselbe geschah, nachdem eine Durcharbewegung eingetreten war, mit den beiden anderen Verankerungen. Nachdem die mechanischen Ankervorrichtungen nicht mehr stand hielten, war es auch den Mannschaften trotz verzweifelter Anstrengungen nicht mehr möglich, die Seile festzuhalten, und diese entglitt den Händen, vielfach Brandwunden zurücklassend.

Nach diesen Ausführungen dürfte es wohl für jedermann klar sein, daß sowohl die ortsanweisende technische Leitung als auch die Mannschaften ihre volle Pflicht getan haben. Graf Zeppelin.

Stuttgart, 8. August. (G. T. C.) Vom Diplomingenieur Grafen Zeppelin junior erhielt der „Schwäbische Merkur“ folgende authentische Darstellung der Katastrophe bei Göttingen: Friedrichshafen, 8. August. Das am 5. August morgens 7 Uhr 51 Minuten auf freier Weite