

Deutsche Zeitung



Deutsche Zeitung

10 Pfennig

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen

Mit Kurzzettel

Bezugsbedingungen und Anzeigenpreise, sowie Verlagen, Erscheinsweise usw. werden im Kopf der Morgen-Ausgabe aufgeführt

Verlag: Ullstein, Chefredakteur: Georg Bernward, Verantw. Redakteur: (m. Ann. d. Handelsl.) Carl M. v. d. Berla. Uvert. Manuskripte werden nur zurückgenommen, wenn Portio beiliegt.

Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

Fernsprech Zentrale Ullstein A. Ami Döbhoff (A 7) 3600-3668 für den Paraverkehr Ami Döbhoff 3668-3698. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus, Berlin. Postbezeichnung: Berlin 9100.

Gute Nachrichten vom Zeppelin

Sunverbindung mit den Azoren

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ befindet sich über dem Atlantischen Ozean. Um 5 Uhr früh wurde bei Gibraltar das freie Meer erreicht. Um die Mittagsstunde kam die Marconisation auf den Azoren in Verbindung mit dem Luftschiff. Alles an Bord wohl.

Das überraschte Barcelona

Nachrichtenblatt der „Vossischen Zeitung“

4. Oktober, 12. Oktober

Vorbereitungen in New York

Handblatt der „Vossischen Zeitung“

wach New York, 12. Oktober

„Graf Zeppelin“ ist nach der höchsten Zeit um 7 Uhr 30 über Barcelona in Höhe von 500 Metern hinübergegangen. Es wurde aber nicht von vielen Seiten gesehen, weil der Strand des Luftschiffes vollständig ununterbrochen kam. Überhaupt wurde die Luftschiffes vollständig ununterbrochen kam. Überhaupt wurde man telegraphische Differenz auf und glaubte gar, es wäre das Luftschiff, doch stellte sich dann heraus, daß es ein Dampfer war, dem bereits Hilfe geboten worden ist.

Obwohl alle großen Radiostationen der Vereinigten Staaten, so Kingston, Chicago, New York und Baltimore, und zudem laufende von Radiomeistern zu besitzen, Verbindung mit dem „Graf Zeppelin“ aufzunehmen, war um Mitternacht (amerikanische Zeit) noch kein Versuch gelang. Die Entfernung ist offenbar doch noch zu groß, und vielleicht ist der „Graf Zeppelin“ auch noch zu sehr mit den europäischen Stationen und deren Wetterberichten beschäftigt. Jedenfalls sind die amerikanischen Stationen bereit, sofort Wetterberichte von diesem die Welt zu geben. Die Washingtoner Gesellschaft hat nun-entstanden sich sogar schon, ohne die Verteilung der Verbindung akzeptieren, nämlich fünfzigtausend, um dem Luftschiff die Radiopropaganda zu erleichtern.

Auf dem Flugfeld in Lutzsch ist gestern noch 180 Matrosen der „Draufsteiger“-Batterie eingetroffen, so daß die Bodenmanschaft, die die Zeppelin-Landung beurteilen soll, jetzt 450 Mann beträgt. Die Leitung des Flugfeldes Lutzsch hat strengste Bestimmungen zur Vorbereitung jeder Zeppelin-Landung. Stunden in der Halle und in einer Umgebung von mehreren hundert Metern ist selbstverständlich verboten. Darüber hinaus dürfen aber nicht einmal Straßengänger, Fußgänger oder Hauswachen von den wenigen Personen, die überhaupt Zutritt zur Halle haben, mitgebracht werden. Mißlichkeitennahme sind strengstens untersagt. Das Platzkommando wird sogar die elektrischen Kraftleitungen innerhalb der Halle bei der Ankunft ausschalten, um Kurzschlußgefahr zu vermeiden.

Die „Los Angeles“ sieht den „Graf Zeppelin“ nach den letzten Nachrichten nicht in der Luft begrüßen. Wenn irgend möglich, soll der „Graf Zeppelin“ sofort in die Halle manövriert werden. Nur für den Fall, daß der Wind das nicht zulassen sollte, ist Benennung am Maß vorgesehen.

Friedrichshafen hört die Propeller arbeiten

Die Wetterlage über den ganzen Nordatlantik ist nach den Wetterberichten, die am Vormittag in Friedrichshafen vorliegen, äußerst schlecht und den englischen Riesenballons werden keine Ausmessungen an die Dampfer gegeben. Die Windstärke liegt zwischen drei und fünf, die Windstärke auf den Azoren mit 7, meiste nördlich mit 10 angehen, was also durchschnittlich 30 Seefuntenmetern entsprechen würde. Sonach ist das Luftschiff mit höchstens 100 Stunden-Flometern unterwegs, und der 3. II. III war um die gleiche Zeit, die jetzt der „Graf Zeppelin“ bis zur Erreichung der Straße von Gibraltar benötigt hat, schon über den Azoren die Wetterlage ist aber äußerst schlecht. Man rechnet mit schweren Stürmen und schlechtem Wetter. Die Funkstation in Friedrichshafen hat den „Graf Zeppelin“ bis heute morgen 7 Uhr gehört, der Standort konnte aber nicht ermittelt werden. Das Schiff nimmt jetzt seine Wettermessungen mit an. Auf der Funkstelle der West ist heute nachts das Motorengeräusch der Propeller des „Graf Zeppelin“ zu hören zu hören, wie man es in der letzten Zeit bei den Mannern über dem Berglande zu vernehmen gewohnt war. Man rechnet mit einer Fahrtzeit von 100 Stunden und glaubt, daß das Schiff über 2000 km. mehr zur Überwindung der Straße über den Atlantik braucht als der 3. II. III und somit etwa 10 000 km. bis zur Erreichung der amerikanischen Küste braucht, um dort aus nördlich nach New York zu fahren.

„Hugh Allen“, der Direktor der Woodner-Zeppelinwerke in Akron (Ohio) und Vertreter Edeners in Amerika, hat im Roosevelt-Hotel in New York sein Hauptquartier für Edeners Empfang aufgenommen. Er gibt bekannt, daß nach seinen Informationen der Zeppelin heftigsten am Sonntag eintrifft. Sollte das Schiff während der Nacht bereits das Ziel erreichen, so werde Edener seinen Versuch zu einer Nachlandung machen, sondern über den Platz und der weiteren Umgebung bis New York, Philadelphia, Baltimore treuen und den Azoren abwarten. Daß der Zeppelin vier Tage in Lutzsch verbleiben wird, wurde durch Allen bestritten. Zwei dieser Tage werden die Rüstlichen Empfänger ausfüllen, die restlichen zwei Tage durch private Freizeitleiter in Vorbereitung stehen. Sonntag ist absoluter Ruhetag für Mannschaften und Offiziere. In den nächsten sechs Tagen soll dann der vorgesehene Rundflug stattfinden. Einladungen zum Besuch liegen praktisch aus allen Gegenden Americas bis San Francisco vor, doch wird Allen keine Entscheidung über Edener treffen.

Dachstuhlbrand in der Münchener Straße

In dem großen Wohnhaus Münchener Str. 33, dem Gebäude zur Ottomaniensche, entstand heute mittags ein gefährlicher Dachstuhlbrand, der sich mit rasender Schnelligkeit ausbreitete und in wenigen Minuten das gesamte Dach des Hauses in Flammen setzte. Die Feuerwehr, die von den Passanten alarmiert wurde, erschien unter dem Ruf „Feuer!“ mit vier Schlangen unter Leitung des Brandführers Steißberg und des Baurefers Meißner. Die Feuerwehrleute fanden dem gewaltigen Brand zunächst machtlos gegenüber, da ein Vorbringen in das Haus durch eine ungeheure Qualmentwicklung und harte Hitze nahe-

zu unmöglich war. Erst nachdem man drei mechanische Leitern an den Dachstuhl setzen konnte, konnte man auf das Dach des Hauses gelangen. Mit 6 Uhr ging die Arbeit an der Befreiung des Feuers. Erst einleitend, angelegter Tüfelgelang es ihr jedoch nicht, den Dachstuhl vor feiner völligen Einäschung zu bewahren.

Solenberg legt die Verteidigung nieder

Nach seiner heutigen wehrlosen Vernehmung als Zeuge an Bergmann-Fragebogen hat Rechtsanwalt Solenberg die Erklärung ab, daß er nunmehr einwilligt die Verteidigung des Angeklagten Raab niederzulegen. (Vorgeschrieben siehe Beilage.)

Regus Safari

Von Mario Passarge, Berichterstatter der „Vossischen Zeitung“

* Rom, im Oktober

Die prächtige Zeremonie der Krönungsfeier von Rasafari in der grünen Hauptstadt Abessinien, Addis Abeba, wird von der italienischen Presse so lobhaft begriffen, daß König Regus von Albanien ebenfalls werden möchte. Diese Verheißung ist nur begründet. Denn Italien geht auf dem jenen Kampfe, den es um dieses mächtigsten Reich Salomons zuerst so unglücklich mit den Wälfen, und dann nicht weniger erfolglos gegen den Vorstoß der fortwährenden europäischen Mächte, namentlich Frankreichs, seit Jahrzehnten führte, endlich mit einem größeren Erfolge hervor. Regus Safari ist König von Abessinien zwar nicht ausschließlich von Italiens Ständen, doch gegen die Wälfen, die ohne ein Geheimnis daraus zu machen, dem französischen Einfluß gehörte.

Man wird nun freilich abwarten müssen — die Geschichte mahnt zur Vorsicht — wie Abessinien in Zukunft die Machtstellung ausbauen wird, die es sich aus der Gierigkeit zwischen Rom und Paris heute erworben hat, was darf vor allen Dingen nicht vergessen, daß die unterirdischen Mächte, die der außer dem Hause steht die italienische Kolonie Ertraben, das französische Objekt und hinunter noch italienisch Konflikt umfängt, der britische Kolonialbesitz und -Einfluß sich hingelen. Immerhin ist es auf der anderen Seite Italien heute gelungen, das bisher immer noch unklare Hinterland seiner Kolonie am Roten Meer wirtschaftlich an deren Schanz zu interessieren. Ertraben war ein verlorener und kostspieliger Posten, solange er nur für sich selber bestand. An Ertraben ist der junge Kolonialwille Italiens nach jener furchtbaren Niederlage von Abua so gründlich verwurzelt, daß alle späteren Unternehmungen ähnlicher Art nie auf eine wahre Volkstüchtigkeit hin führen konnten. Ertraben war eine Westfrage und sollte dementsprechend, hinter keinen weltlichen Grenzen begann die Beschaffung, das fruchtbarste Feld der Abessinien, von einem Weltbewohner, das die Welt, eine europäische, doch nicht aufstrebend auf eigenem Grund und Boden geschlagen zu haben, nicht gerade dazu führte, eine Annäherung an die Westlegen zu suchen, die sich vorzweifelnd an den wertvollen Mittelmeer. So spielte die italienische Landung in Abissinien zunächst im Grunde nur das vorläufige Kapitel Frankreichs.

Abessinien wurde ein neues Reich, nachdem ihm Afrika und Afrika genommen worden waren. Das kapitalistische Frankreich erhielt die Konzeption für die Bahn nach Djibuti. Mit den Jahren wurden die Beziehungen zwischen Rom und Addis Abeba zwar wieder locker, aber der stillschweigende Posten über Ertraben blieb bestehen. Wer in der ersten Kriegszeit dort unten war, weiß, daß die Zeilen auf die Seite der Zentralmächte getreten. Ertraben hat sich ein ungenutztes Kampf hätte kämpfen müssen. Jetzt hat die italienische Diplomatie durchgegriffen, die hier wie in Albanien den politischen Augenblick durch raschen Einfluß ausfüllt. In Albanien wie in Abessinien regt sich die neue Zeit. Die Kontrolle, die sich daraus ergeben mit den Älteren aller Traditionen, öffnen die bisher geschlossene Front. Italien hat sich in Albanien offen auf die Seite der „Neueren“ gestellt. Auch in Abessinien. So kann es, unentwöhnt, dem belächelten Trägern des Unternehmens leicht dauerkommen.

Safari ist auf den Thron gekommen, man weiß nicht recht, auf welche Weise; die Verführung, die er so rasch unterdrückt, ist kaum mehr gewesen als ein gefuchter und begrifflicher Anlaß. Er ist natürlich auch nicht er gelegentlich dieser Verführung auf dem Gedanken gekommen, sich zum König krönen zu lassen. Dazu hat die Welt der letzten Jahre, lehrreiche Kommentare, einen Teil der Welt der letzten Jahre, lehrreiche Kommentare, einen Teil aus ihnen mit ständiger Stille hervorgehoben, daß das Leben etwas ein nicht unwichtige Rolle haben in den Verhandlungen zum jüngsten italienisch-abessinischen Friedensvertrag gespielt haben muß. Dieser Post ist dann indirekt auch die Veranlassung für die sogenannte Verführung gewesen. Safari hat wohl das sichere Gefühl gehabt, daß ihn Italien aus den Schwärzertagen, die die Folge seiner Wundenänderung an Rom in seinen französisch eingestrichelten Verfall nicht hervorgehoben, daß das Leben etwas ein nicht unwichtige Rolle haben in den Verhandlungen zum jüngsten italienisch-abessinischen Friedensvertrag gespielt haben muß. Dieser Post ist dann indirekt auch die Veranlassung für die sogenannte Verführung gewesen. Safari hat wohl das sichere Gefühl gehabt, daß ihn Italien aus den Schwärzertagen, die die Folge seiner Wundenänderung an Rom in seinen französisch eingestrichelten Verfall nicht hervorgehoben, daß das Leben etwas ein nicht unwichtige Rolle haben in den Verhandlungen zum jüngsten italienisch-abessinischen Friedensvertrag gespielt haben muß.

Überblickt man das Ergebnis, so liegen zunächst die Vorteile, die Abessinien erzieht, auf der Hand. Es wird jetzt und in der nächsten Zukunft die Rettung, die ihm die ungewogene Bindung an die eine französische Ehenhand und den einen französischen Boden aufzulegen, denn diese der wichtigsten Veränderungen des Weltgeschehens, die die Welt zu einem neuen Stadium für den Schutzrecht bezeichnen Autorität. Man darf den Älteren Abessinien, eine Etappe, die besonders den von der Djibutibahn vermachungsmäßig wichtigen Norden und Nordosten des