Nr. 471. 42. Jahrgang. Abend-Ausgabe. Dienstag, 16. September 1913

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Chef-Redakteur: Theodor Wolff in Berlin. Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Uebertriebene Bedenken.

Nach dem Untergang des Marineluftschiffs „L 1" erklärten verschiedene Blätter, die Marineverwaltung habe es an der nötigen Vorsicht fehlen lassen. Ein Berliner Blatt stellte es in einem Artikel unter der Ueberschrift „Militärluftschiffahrt und Disziplin" so dar, als ob infolge eines von außen kommenden militärischen Befehls, trotz der Warnung der Hamburger Seewarte, die Fahrt unter ungünstigen Umständen angetreten werden mußte. Und es wird auf ähnliche Befehle hingewiesen, wie sie gelegentlich der Kaisermanöver 1911, als „M 3" verloren ging, und der Luftschiffparade im April 1910 in Homburg, als „Z 2" zerstört wurde, erfolgt seien.

Die jetzt veröffentlichten amtlichen Berichte sagen hinsichtlich der Witterungsumstände: „Das Wetter war gut. Nach den Erkundigungen bestanden für den erfahrenen und vorsichtigen Führer des Luftschiffs keine Bedenken gegen das Auslaufen." Nicht, daß kein Zweifel in einen amtlichen Bericht gesetzt werden dürfte! Man weiß, daß, wenn irgend angängig, die amtliche Berichterstattung jede Schuld des Personals und jedes Versagen des Materials von der Hand weist — daß sie glaubt, das alles von der Hand weisen zu müssen. Man erinnert sich noch der letzten Torpedobootsunfälle, wo stets die Elemente als die Ursache der Verluste von Menschen und Booten hingestellt wurden. Unterrichtete Kreise lieferten anders lautende Darstellungen. Es wäre wünschenswert, daß in solchen Fällen mehr ein offenes Eingeständnis üblich würde. Das würde nicht schaden, sondern im Gegenteil das Vertrauen stärken. Jeder weiß ohnehin, daß Menschen, auch wenn es Seeoffiziere sind, einmal fehlen.

Im vorliegenden Falle jedoch, wo es sich um unsere jüngste Waffe handelt, ist eine gar zu scharfe Kritik nicht am Platze. Was nützt jetzt in der breiten Oeffentlichkeit eine Erörterung darüber, ob das Rückgrat des Luftschiffführers nicht stark genug war und ob die Konstruktion des „L 1", der als Muster aller Luftfahrzeuge galt, sich doch nicht als genügend fest zeigte, um den orkanartigen Böen über der Nordsee standzuhalten? Wo gehobelt wird, da fallen Späne. Es ist doch zum mindesten begreiflich, daß die Marineverwaltung nicht, wie seinerzeit bei der Einführung des Unterseebootes, ängstlich sich zurückhält und anderen Nationen schwierige Versuche überläßt, sondern alles daran setzt, den Vorsprung, den wir haben, festzuhalten. Wir sind auf dem Gebiet des Flugwesens weit zurück. Um so mehr muß es unser Bestreben sein, auf dem der Luftschiffahrt voranzueilen. Die Katastrophe am 9. September wird reiche Erfahrungen zeitigen. Ein altes Seemannswort sagt: „Erst wenn es schief geht, lernt man." Dieser Unglücksfall führt uns unwiderleglich vor Augen, daß das lenkbare Luftschiff vorläufig immer noch nichts weiter ist, als eine Schönwetterwaffe. Nichts ist gefährlicher als eine Ueberschätzung seiner Fähigkeiten. Dementsprechend muß man sich des Luftschiffes bedienen. Aber über den hohen Wert des starren Systems für den Flottendienst darf trotzdem kein Zweifel mehr bestehen. Der Unglücksfall hat die Aufmerksamkeit erst so recht auf unsere Marineluftschiffahrt gelenkt. Das ist ein Vorteil. Geringe Kenntnis herrscht über die vorzüglichen Dienste, die „L 1" noch bei den Frühjahrsmanövern unserer Hochseeflotte beim Aufklären leistete. Augenzeugen berichteten, daß man in Marinekreisen allgemein über die rasche und zuverlässige Berichterstattung erstaunt war. Das Luftschiff erkundete auf weite Entfernungen die Stellung und Stärke der gegnerischen Partei, ohne daß diese oft eine Ahnung davon hatte, daß sie beobachtet wäre. Die Erkundungen wurden auf funkentelegraphischem Wege dem eigenen Gros gemeldet, und so konnte dieses weit voraus Gegenmaßregeln ergreifen. Bisher fiel die Aufklärung den Kreuzern und Torpedobooten zu. Wie viel umfassender die Beobachtung vom Luftschiff aus ist, ergibt sich aus folgenden Daten. In einer Höhe von 3000 Metern, in der das Luftschiff sicher vor dem Feuer der feindlichen Ballonabwehrgeschütze ist, hat man bei klarem Wetter eine Sichtweite von 114 Seemeilen (211 Kilometer), bei 2000 Metern von 93 Seemeilen. Die Sichtweite vom Mast eines Kreuzers beträgt höchstens 10 Seemeilen und vom Torpedoboot noch weniger.

Ganz abgesehen von der Verwendung des Luftschiffs als Offensivwaffe, mit der sicher gerechnet werden kann, ist also der Wert des Lenkbaren für die Aufklärung schon heute ein beträchtlicher, selbst wenn das Luftschiff wegen ungünstiger Witterungsverhältnisse sich zuweilen nicht benutzen läßt. Es wäre bedauerlich, wenn die Katastrophe des „L 1" im mindesten den günstigen Anschauungen über die Wichtigkeit der Lenkbaren Abbruch tun und ein unentwegtes Weiterstreben auf dem Wege zur Vervollkommnung der Waffe behindern sollte. Der Staatssekretär des Reichsmarineamts sagte am 1. März gelegentlich der Besprechung des Flottenetats, er stehe nun durchaus auf dem Standpunkt, daß das Luftschiff als die modernste Errungenschaft der Technik für den Schutz des Vaterlandes wichtig sei. Die Marine habe mit den beiden größten deutschen Erfindern auf dem Luftschiffsgebiet, dem Grafen Zeppelin und dem Professor Schütte, Abmachungen getroffen, wonach diese deutschen Erfindungen auf Jahre hinaus allein für den Schutz des Deutschtums geichert seien. Man bemühe sich, die Leistungen der Luftschiffe weiter zu steigern. In einem Ergänzungsetat heißt es: „Der Stand der Luftschiffe läßt erkennen, daß die neue Waffe für die Zwecke der Marine eine wertvolle Erweiterung und Ergänzung der taktischen und strategischen Aufklärung bringt und unter gewissen Umständen auch als Angriffswaffe mit Nutzen verwandt werden kann."

Die Verteidiger des Systems „Schwerer als die Luft" zweifeln den Kriegswert der Luftschiffe für den Fall eines Kampfes mit Flugzeugen an. Der bekannte Führer der „Schwaben", „Hansa" usw., Dr. Eckener, untersuchte vor kurzem in einem Vortrag die Chancen der Flugzeuge und kam zu folgendem Resultat: „Das Flugzeug kann dem starren System nichts anhaben, denn es ist praktisch weder schneller, noch hat es im besonderen die Fähigkeit, rascher zu steigen." In Laienkreisen heißt es vielfach, das Flugzeug überfliege das Luftschiff und werfe von oben Sprengkörper herab. Das Luftschiff vermag jedoch weit schneller als das Flugzeug in die Höhe zu gehen, und sogar durch Abgabe von Ballast senkrecht, während das Flugzeug nur im Flug vorwärts oder in größeren Kreisen aufwärts geht.

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß die Anhänger des Systems „Schwerer als die Luft" natürlich auch manche Beweise für die Ueberlegenheit des Flugzeuges über das Luftschiff anzuführen wissen. Sicherlich haben beide Systeme ihre Vorteile und Nachteile. An beide wird die Technik noch ihre bessernde Hand anzulegen haben, bis sie als kriegsbrauchbar gelten dürfen. Aller Voraussicht nach wird man aber beider bedürfen. Lenkbares Luftschiff und Flugzeug schließen sich nicht gegenseitig aus, sondern ergänzen einander.

Die Volksvertretung hat im Frühjahr ein großzügiges Marineluftschiffsbauprogramm genehmigt. Bis 1918 wurden 35 Millionen bereit gestellt. Zwei Luftschiffsstaffeln, jede aus vier Schiffen und einer Materialreserve bestehend, werden geschaffen. Dazu kommen die nötigen Doppelhallen. Die geldlichen Mittel sind also gewährt. Aufgabe der Marine ist es, sie nutzbringend anzulegen. Möchte sie hierbei vor weiteren schweren Unglücksfällen bewahrt bleiben. Aller Anfang ist schwer. Und begrüßenswerter ist eine frische Initiative als eine übergroße Zauderpolitik.

L. Persius, Kapitän zur See a. D.

Die größte Manöverkonzentration des Jahres.

Die böhmischen Manöver. — Der Thronfolger führt vier Korps.

(Telegramm unseres Spezialberichterstatters.)

Tabor, 16. September.

Gestern hat die Manöverleitung schließlich dahin Entscheidung getroffen, daß die rote Südpartei, Führer General v. Auffenberg, den Sieg davongetragen haben. Dann wurde befohlen, daß die Truppen an neuen Konzentrationsstellen sich sammeln sollten. Gestern abend und heute vormittag finden daher lediglich Märsche statt und morgen vormittag übernimmt der Erzherzog-Thronfolger die Führung einer Armee von vier Armeekorps gegen einen durch die dreizehnte Landwehrdivision markierten Feind. Ein aus zwei Kavalleriedivisionen formiertes Kavalleriekorps wird zu der Armee hinzutreten. Oesterreich wird also in diesem Jahre die größte Truppenmacht unter einem Kommando üben lassen, und seine Manövertruppen werden das Aufgebot Frankreichs und Deutschlands bei weitem übertreffen, was die Zahl anbelangt. In Tabor konzentrieren sich die Infanteriemusiken, und die Trompeter schmettern ihre Weisen, die sehr an die Klänge des schweizerischen Fahnenmarsches erinnern. Es heißt, daß morgen sich den Uebungen eine Revue anschließt. Die Gemahlin des Erzherzog-Thronfolgers weilt auch auf dem Manöverfelde.

Major a. D. E. Moraht.

Der türkisch-bulgarische Friede vor dem Abschluß.

Kirkkilisse türkisch.

(Telegramme unserer Korrespondenten.)

Konstantinopel, 16. September.

Ein amtliches Communiqué über die gestrige Sitzung der Friedensdelegation besagt: „Die heutige Sitzung dauerte von 3 bis ½6 Uhr nachmittags. Da die Delegierten beider Parteien sich über die Hauptpunkte der Grenzfrage einigten, ist die endgültige Lösung dieser Frage in der nächsten Sitzung, die Mittwoch um 3 Uhr nachmittags stattfindet, zu erwarten. Wie ich dazu noch erfahre, bleibt Kirkkilisse türkisch, wofür Tirnowo an Bulgarien fällt. Weiter wurde bestimmt, daß die neue türkische Grenze etwa zwei Kilometer südöstlich von Mustapha-Pascha läuft. Die Frage des Besitzes von Dimotika blieb unentschieden. Die Stadt bleibt vermutlich türkisch. Die Nationalitätenfrage wird wahrscheinlich später durch eine besondere Kommission erledigt, die Gefangenenfrage am Mittwoch erörtert werden. Der Herausgeber des „Tanin", Hussein Dschahid Bei teilte den Mitarbeitern des „Tanin" sowie der hiesigen Presse mit, daß der „Tanin", dessen Suspendierung

Benzin und Byzanz.

Von [Nachdruck verboten.]

Victor Auburtin.

Paris, im September.

Seit sechs Tagen vollführt Herr Raymond Poincaré einen großen Triumphzug durch Südfrankreich und durch die lieblichen Felder des limousiner Landes. Er fährt nicht in der Eisenbahn, wie es frühere Präsidenten taten, sondern geht in einem Zug von Automobilen durch die Gegend. An der Spitze der Präsident; in einem zweiten Wagen der Minister des Innern, Herr Kloß; dann die Präfekten und Deputierten der betreffenden Departements; der Dienst des Protokolls; die Polizei; die Pariser Presse und die Provinzpresse. Zum Schluß die Wagen der Filmfirmen, die Herrn Poincaré während der ganzen Reise kinematographisch aufnehmen, wie er grüßt, wie er aus dem Wagen steigt und wie er den Mund aufmacht, um eine gedankenvolle Rede hinaus- oder ein Stück Lachs hineinzubefördern.

Alles in allem ein Zug von fünfzig Automobilen, der benzinatmend die Straße einhersegt und in jeder Beziehung des Wortes Staub genug aufwirbelt.

An jeder Häusergruppe wird Halt gemacht, der Präsident steigt aus, der Bürgermeister der Häusergruppe tritt vor, verneigt sich und läßt die Weihrauchwölkchen einer Ansprache steigen. Herr Poincaré antwortet ernst und mit der feierlich bestimmten Miene, die ihm eigen ist, daß von allen Ortschaften Frankreichs gerade diese Ortschaft, in der man sich jetzt befinde, gerade Lubersac, durch ihre rein republikanische Gesinnung bekannt sei und daß es Herrn Poincarés sehnlichster Wunsch sei, wieder einmal nach Lubersac zurückzukehren. Dann kommen weißgekleidete Mädchen mit ihren Sträußen und dann steigt man wieder ein und fährt zehn Kilometer weiter bis nach Saint Léonard, wo der Präsident halt macht und in einer wohlgesetzten Rede erklärt, daß die patriotische Gesinnung der Saint-Léonarder bekannt sei und daß ihn sein Herz dauernd nach diesem reizenden Orte zurückziehen werde.

Ueberall Triumphbögen, ganze Straßen, ganze Provinzen entlang; unzählbare Triumphbögen. Man weiß eigentlich nicht, worüber Herr Raymond Poincaré triumphiert, aber wenn wir stets so genau nachprüfen wollten, was bliebe von dem Ruhme der Großen übrig. Triumphbögen in Bourganeuf; Triumphbögen in Aubusson, in Rocamadour, in Pinlac, Ayrnac, Marcillac. Und überall Bankette; man fährt vom Café zum Frühstück und vom Frühstück zum Diner und die Lieblichkeit des Landes flieht zurück. Der gewiß loyale Berichterstatter des „Temps", der die Fahrt mitmachen muß, seufzt: „Wir sehen nichts von den Schlössern und Burgen; wir sehen nur die Präfekturen und die Bankettsäle, die immer dieselben sind." Man sieht die alten Häuser nicht, denn sie sind mit Trikoloren und Emblemen bedeckt; man hört nicht das süße Marktgeschwätz der kleinen Städte, denn überall knallen die Böller und schmettert immer die selbe Marseillaise und immer die selbe Marche Lorraine. Auch für den Fall, daß die Wechmusik an einem Orte einmal nicht rechtzeitig zur Stelle sein sollte, ist vorgesehen: die Kapelle der Garde Municipale begleitet den Triumphzug auf der ganzen Reise und sorgt dafür, daß Herr und Frau Poincaré nie ohne Fanfare einziehen.

Denn Frau Poincaré begleitet ihren Gatten, und auch das ist eine Neuheit. Niemals sind die Damen Fallières und Loubet durch Triumphbögen gefahren. Auch war es bisher noch nicht Gebauch, daß der Präsident der Republik eine persönliche Standarte führte. Herr Raymond Poincaré führt an seinem Automobil einen seidenen dreifarbigen Wimpel mit den Buchstaben R. P. Was natürlich Res Publica heißen soll.

*

Einige Einzelheiten aus den Zeitungsberichten: In Uzerche sind junge Mädchen in den Fenstern postiert, die Blumen auf den Präsidenten werfen. In Brives lassen weißgekleidete Babies Rosenblütenblätter auf ihn träufeln. In Bort steht auf dem Triumphbogen: honneur au grand patriote. Aehnlich äußert sich der Triumphbogen von Champagnac: au grand Français.

In Juillac will der Maire seine Rede verlesen, aber die Erregung übermannt ihn und das Blatt zittert in den weißbehandschuhten Händen. In Lubersac sagte der Deputierte Marc Doussand in seiner Ansprache: „Gestern, Herr Präsident, haben Sie die Landschaft Corrèze gesehen, die kühn und schön ist wie Ihre eigene Natur; heute werden Sie durch eine Gegend kommen, deren Flora harmonisch zu dem Lächeln der Madame Poincaré paßt."

Und in Saint Junien sagt der Präsident selber in einer Rede, er habe es vorgezogen, keine offizielle Reise zu unternehmen, sondern komme als einfacher Tourist. Wörtlich so: en simple touriste. Der Mann, der mit fünfzig Automobilen über die Straße fährt, mit Ministern, Unterstaatssekretären, Präfekten, Protokollchefs und einer Militärkapelle, meint, daß er ein einfacher Tourist sei. Genau so, wie man sich bisher einen einfachen Touristen vorgestellt hat.

*

Raymond Poincaré ist ein tüchtiger, ernster und gewissenhafter Präsident; ein sehr intelligenter Präsident, der schon deshalb allen denen sympathisch sein muß, die an der Spitze großer, menschlicher Gemeinschaften geistig fähige Führer sehen möchten. Man kann sicher sein, daß er sein Volk nie in ein unvorsichtiges Abenteuer rennen lassen wird. Er ist Akademiker und das nicht — wie manche anderen — nur aus irgendwelchen Beziehungen, sondern aus Verdienst heraus. Seine Reden sind Muster der französischen Sprache, wie sie stets am besten war, klug, eiskühl, klar, mit verhaltenen Pointen, niemals alltäglich, niemals Phrase. Was immer dieser Mann tut, erweckt die Aufmerksamkeit, er kann niemals uninteressant werden.

Aber diese persönlichen Vorzüge genügen doch nicht ganz, um das merkwürdige Entzücken zu erklären, das die Franzosen befällt, wenn sie seinen Namen hören. Er hat, man kann ganz bescheiden diese geschichtliche Bemerkung wagen, nichts getan, was ihn über menschliches Maß in olympische Höhen erhebt. Vor der Wahl von Versailles hat er klug immer zur Majorität gehalten und seinen Namen nicht so tief in die Geschichte des Landes geschrieben, wie kühnere Politiker, die etwas wagten; wie Briand und Clemenceau, die den Sozialismus eindämmten, wie Combes, der die römische Verschwörung niederschlug, wie Caillaux, der der Republik ein Reich verschaffte. Als Präsident hat er bisher nicht um ein Haar etwas anderes getan, als seine unauffälligeren Vorgänger auch: Grundsteine gelegt, Hospitäler besucht, Ausstellungen eröffnet. Das Gesetz der dreijährigen Dienstzeit ist noch unter Fallières ausgearbeitet und vorgeschlagen worden.

So etwas wollen die Franzosen nicht hören. Die leiseste Kritik erscheint ihnen wie eine Beleidigung. Dieses skeptische Volk, das sich im Laufe seiner Geschichte über alles lustig gemacht hat, über Bonaparte, über den Papst, über Gott Vater und sogar über Victor Hugo, verliert jeden Witz, wenn von Poincaré die Rede ist. Keine Karikatur ist erlaubt, kein Couplet in den Singspielhallen darf die Menschlichkeiten des Unerreichbaren berühren. Die heimliche Komik, die jetzt hinter dem allzu langen Automobilzug herklingt, ist nur von der „Humanité" des Herrn Jaurès gemerkt worden.

*

Die sinnigste Ovation ist Herrn Poincaré auf seiner Fahrt durch ein Schwein in dem Dorfe Respouls dargebracht worden. Es ist das die Heimat der Trüffeln, die, wie bekannt, durch Schweine aufgefunden werden, und jenes Schwein von Respouls machte dem Präsidenten die Trüffelsucherei vor. Man begab sich in einen Eichenwald, unter dessen herbstlich abgefallenen Blättern die kostbaren Pilze am besten gedeihen, und das Schwein fing mit seiner Arbeit an. Schon