

Berliner Tageblatt



Nr. 262

und Handels-Zeitung

Gonnabend, 4. Juni 1927

Chefredakteur Theodor Wolff in Berlin.

Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Chamberlin heute 11 Uhr gestartet.

An Bord befindet sich außer dem Piloten der Besitzer des Flugzeuges Levine.

Wird er nach Berlin fliegen?

Nicht vor Mitternacht zum Montag zu erwarten. — Die Empfangsmaßnahmen der Reichshauptstadt.

New York, 4. Juni.

Die Columbia ist heute früh 6,04 Uhr New Yorker Zeit zum Fluge nach Europa aufgestiegen.

Chamberlin hat ein bestimmtes Ziel nicht genannt, er erklärte lediglich, er werde nach Europa fliegen, sofern sein Benzinvorrat ausreiche. Die Frage, ob er für den Fall, daß er sich der spanischen Küste nähert, seinen Flug bis nach Rom ausdehnen würde, beantwortete er bejahend — er erklärte indessen, daß er sich bemühen würde, mit der Columbia die Küste von Irland zu erreichen, und wenn möglich, nach Berlin weiterzufliegen, um dadurch den Flug Lindberghs nach Paris zu überbieten.

Chamberlin wird eine Botschaft der National Aeronautic Association an den Deutschen Aero-Club mitbringen, worin ausgesprochen wird, daß der Flug Chamberlins die Bedeutung des Flugwesens als Verkehrsmittel vor Augen führen soll. Die Botschaft trägt außer der Aufschrift den Vermerk: „Erste nichtoffizielle Luftpost New York-Berlin.“

Wieder einmal blüht die ganze Welt, besonders aber Deutschland nach einem Flugzeug, das erneut den Versuch wagt, ohne Zwischenlandung von Amerika nach Europa zu fliegen. Das mutigste Ziel dieses tollkühnen Fluges soll Berlin sein. Chamberlin will mit dieser Leistung den Flug Lindberghs übertreffen. Es ist damit zu rechnen, daß Chamberlin, wenn er nicht allzufrüh durch Gegenwinde gehemmt wird, die 6000 Kilometer lange Strecke in etwa 36 bis 40 Flugstunden zurücklegt; der Flug kann aber leicht auch länger dauern. Immerhin ist Chamberlin auch für einen längeren Aufenthalt gefaßt; sein Flugzeug soll Benzin für mindestens 50 Flugstunden. Die „Columbia“ ist mit einem 200-PS-Prignt-Motor ausgerüstet, der sich für längere Flüge besonders bewährt hat. Das Flugzeug ist für Landungen auf dem Wasser und auf dem Lande ausgerüstet.

Neber die in Berlin getroffenen und noch zu treffenden Empfangsmaßnahmen erfahren wir noch folgendes:

Die Polizei wird, wie bereits mitgeteilt, für eine genügend große Absperrung des Fluggelages Tempelhof Sorge tragen. Es wird aber noch genügend Raum vorhanden sein, um den Berlinern Gelegenheit zu geben, den historischen Moment der Landung und des Empfangs mitzuerleben. Das Publikum wird aber im eigenen Interesse ermahnt, den Anweisungen der Polizei unbedingt Folge zu leisten. Die Ankunft des Piloten ist nicht vor Mitternacht zum Pfingstmontag zu erwarten. Sämtliche zur Verfügung stehenden Scheinwerfer des Tempelhofer Flughafens werden in Tätigkeit sein. Ferner werden alle nord- und westdeutschen Flughäfen angewiesen, für die Betreuung der Flughäfen Sorge zu tragen, falls der Flieger sich verirren sollte oder um ihm gegebenenfalls den Weg zu weisen. Jeder Flughafen hat bekanntlich ein Vorfeldzeichen, das international anerkannt ist und das dem Flieger durch selbständiges Aufflammen sofort jederzeit angibt, wo er sich befindet. Die deutschen Schiffsahrtsgesellschaften werden im Laufe des heutigen Tages an ihre im Atlantik befindlichen Schiffe die Weisung ergehen lassen, nach dem Flugzeug Umschau zu halten und die Schiffschcheinwerfer in Tätigkeit zu setzen. Möglich ist auch, daß erlesene Flugzeuge die Küste abfliegen, um Chamberlin den Weg zu weisen und ihn bis Berlin zu begleiten. Es ist aber, wie gesagt, auch durchaus möglich, daß Chamberlain, vielleicht infolge Benzinmangels oder wegen ungünstiger Witterung auch an einem anderen Ort landen wird.

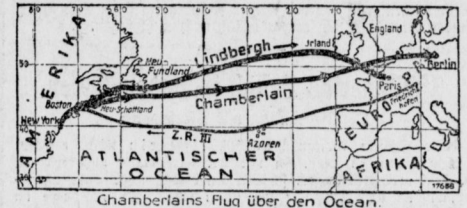
Falls Chamberlin tatsächlich Berlin oder einen anderen deutschen Ort als Flugziel auswählen sollte, wird ihm die Luftkante, wie sie uns mitteilt, eine große Verkehrsmaschine mit weitreichender Funktation entgegenstehen. Damit hätte der Amerikaner eine Führung und die Besenftlichkeit eine zuverlässige Informationsquelle erhalten. Wenn man die Flugzeit Chamberlins mit 40 Stunden annimmt, könnte auch nach Ansicht der Luftkante die „Columbia“ frühestens in der Nacht vom Sonntag zum Montag in Berlin eintreffen. Das Nachtfliegen an sich, d. h. die nächtliche Orientierung, sollte einem Flieger vom Können Chamberlins keine Schwierigkeiten bieten.

Wie wir hören, wird Chamberlin bei seiner Landung von Vertretern der Reichsregierung, vom Oberbürgermeister für die Stadt Berlin und vom amerikanischen Botschafter offiziell empfangen werden. Neber die dann folgenden Empfangsmaßnahmen wird kurzzeitig beraten.

Das Reichsverkehrsministerium, das dem Versuch Chamberlins großes Interesse entgegenbringt, wird bei der Landung durch den Ministerialdirigenten Brandenburg und

den Referenten für Luftfahrtwesen, Professor Geverling, vertreten sein. Das Ministerium ist der Meinung, daß nach glücklicher Landung ein deutscher Gegenbesuch in Frage käme, der allerdings weniger sportlichen als verkehrstechnischen Wert haben müßte. Erst mit dem gelungenen Versuch, Post, Fracht oder Passagiere über den Ozean zu bringen, wären die Ozeanüberquerungen von Wert. Es käme also darauf an, ein Flugzeug oder ein Luftschiff zu bauen, das diesem Zwecke entsprechen würde. An deutschen Fliegern, die diesen praktischen Verkehrsflyerwagen würden, dürfte es in Deutschland bestimmt nicht fehlen.

Der Ozeanflug Chamberlins gab heute mittag den maßgebenden Berliner Behörden Anlaß zu einer allgemeinen Besprechungs-



Chamberlains Flug über den Ozean.

sprechung, die unter Vorsitz des Polizeipräsidenten im Präsidium stattfand und an der Vertreter des Magistrats und des Reichsverkehrsministeriums teilnahmen. Zweck der Besprechungen waren die grundlegenden Anordnungen für die notwendigen polizeilichen Maßnahmen und behördlichen Vorkehrungen, die zum Empfang des Fliegers getroffen werden müssen. Die Polizei rechnet mit einem Massenandrang des Publikums. Es werden daher sämtliche uniformierten Beamten zum Dienst herangezogen werden.

In dem fähnen Flug Chamberlains sehen wir die vollendetste Zukunftsform der Luftfahrt. Sie sind aber auch in dem Länder und Kontinent verbindenden Flug des weißen Vogel eine Friedenstaube mit dem Schwanz im Schnabel. Wir werden dem fähnen Piloten so jubeln wie vor Jahr und Tag New-York-Gäener und seinem Luftschiff jubelten.

Dr. Theodor Lewald, Weisk. Geheimrat, Staatssekretär 1. D., Präsident des deutschen Ausschusses für Leibesübung.

Beim Kommando der Schutzpolizei werden zurzeit die dienstlichen Anordnungen ausgearbeitet, die im Laufe des Tages erst betanntgegeben werden können. Für das Betreten des Flugplatzes werden besondere Karten des Polizeipräsidenten ausgegeben. Bei Schluß des Platzes dauern die Besprechungen im Polizeipräsidentium noch an.

Das Atlantikwetter günstig.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

W. Hamburg, 4. Juni.

Auf meine Anfrage, wie sich voraussichtlich die Wetterlage auf dem Atlantischen Ozean für den Flug New-York-Berlin gestalten wird, teilte mir die deutsche Seewarte Hamburg folgendes mit: Die Wetterlage zeigt im ganzen ein wesentlich günstiges Bild auf dem Atlantik und befindet sich südlich der Route des Fliegers ein ausgedehntes Hochgebiet, das von den Golfmassen bis zu den Azoren und von dort bis zum Gewässer von Wikana reicht. Dagegen befindet sich auf dem nördlichen Atlantik ein ausgedehntes Tiefdrucksystem, das in das Hochdruckgebiet ungefähr auf dem 45. Grad westlicher Länge südwärts einschneidet bis zum 40. Grad nördlicher Breite. An dieser Stelle freugt die Route des Fliegers den Tiefdruckläufer dieses Systems. Es herrschen dort starke westliche Winde, die voraussichtlich den Flug beschleunigen werden. Dagegen hat der Flieger dort mit Regenschauern und trübem Wetter zu rechnen, was seine Sichtfähigkeit beeinträchtigt. Jedoch lassen die Schiffsmeldungen keinen Sturm erkennen, was als günstig bezeichnet werden kann. Auf seiner Weiterfahrt wird er immer mehr in das Hochgebiet hineinkommen, mit größtenteils wolkenlosem Himmel bis zur Westküste Europas. Auf dem Kontinent bis Berlin wird jedoch das Wetter für morgen im allgemeinen wolkig sein, jedoch sind größere Windstärken kaum zu erwarten. Gefahren würden ihm nur durch Gewitter entstehen, die auf dem Kontinent morgen möglich sind.

Lord Lansdowne †

(Telegramm.)

London, 4. Juni. Der frühere Minister Marquess of Lansdowne ist gestorben. Der Minister Lansdowne ist vor allem dadurch bekannt geworden, daß er am 8. April 1904 mit Delcaffe den Vertrag, durch den die Entente Cordiale begründet wurde, unterzeichnet hat. Die Red.

Hoflinec zur deutschen Eintracht.

Von unserem Sonderberichterstatter

Rudolf Olden.

Die beiden ersten Artikel meines Sonderberichterstatters „Vor Masaryks Wahl“ und „Restaurant 26“ erschienen in Nr. 247 und 250 des „Berliner Tageblatts“.

Prag, Ende Mai.

Die mitregierenden deutschen Parteien, Agrarier, Christlichsozialer und Gewerkepartei, sind ohne Bedingungen und Reservationen in die Koalition eingegangen. Man hat im alten Österreich genug Erfahrungen mit dem hundertmal verhandeltem und nie gelungenen Ausgleich gemacht, um ein Recht zum Mißtrauen gegen einen neuen Versuch zu haben. Hätte man abstrahierend mit Titeln und Paragraphen begonnen, so wäre die Kooperation, nachdem man 4 Punkte ausgehandelt hätte, wahrscheinlich am Punkt 5 gescheitert, der für einen oder anderen Teil „untragbar“ gewesen wäre. Und hätte man wirklich alle 9 Punkte einander gegenseitig zugesagt, so wäre am anderen Tag der Punkt 4 gebrochen und die Koalition wieder auseinander geworfen. Darum wagten es die bürgerlichen Parteien lieber, einen Pakt auf gegenseitiges Vertrauen einzugehen, „Vertrauen nicht nur zur Ehrlichkeit des Partners, sondern auch zur eigenen Kraft und Unentbehrlichkeit.“ Die neue Majorität fand ein starkes Programm an gleichberechtigten Arbeiten vor. Die Fülle lagen im Interesse der deutschen wie der tschechischen Agrarier. Die „Kongrua“, Erhöhung der Pflanzenerträge, lag den Aristokraten beider Nationen am Herzen. Dann kam die Aufrechterhaltung der achtzehnmönatigen Dienstzeit auf zwei weitere Jahre und die Bewilligung von — ziemlich beträchtlichen — Rüstungskrediten auf zehn Jahre hinaus, sogenannte Staatsnotwendigkeiten, wie sie die Militärs in allen Ländern behaupten. Ob die deutschen Regierungsparteien gerade diese Vorlagen mit besonderem Vergnügen bewilligen, ist die Frage; eine heikle Frage, die zum großen Teil von der außenpolitischen Richtung der Tschechoslowakei abhängt. Der deutsche Agrarier (Graf Ledebur hat die tschechischen Politiker einmal stark verstimmt durch das Wort von den ungedrachten Kanonen, d. h. von den Kanonen, die in einem bestimmten Fall um 180 Grad gewendet werden würden. Ein anderer Deutscher in öffentlicher Stellung bedauerte mir gegenüber, daß dieser Ausspruch gefallen sei; er sei schädlich gewesen, und überdies unnötig, weil er eine Selbstverständlichkeit zur Grundlage habe. Das scheint mir sehr klug gesprochen. Daß die Selbstverständlichkeit allgemein im Bewußtsein dringe, ist wieder eine Aufgabe der deutsch-tschechischen Koalition; die Erfüllung hängt von ihrer Dauer ab. Im übrigen — hier soll nicht von der prinzipiellen Frage der Rüstungen gesprochen werden — dienen ja Deutsche so gut wie Tschechen in der Armee, und, wie ich höre, ohne daß allzuviel Beschwerden laut würden. Bekannt ist ja auch, daß bei der Mobilisierung, die seinerzeit wegen der Dobsburger-Gefahr in Ungarn angeordnet wurde, prozentual mehr einberufene Deutsche als Tschechen dem Stellungsbefehl gehorchten.

Weitere Vorlagen waren der Erledigung: eine Steuerreform, die unverhältnißmäßig hohe Sätze beseitigen und dadurch die Steuermoral heben soll; eine Einschränkung der Sozialversicherung, die nach Ansicht der bürgerlichen Parteien jetzt die Unternehmer zu stark belastet; endlich die Verwaltungsreform, die schon im alten Österreich schwer ertragene Inunwege und Verzögerungen beseitigen, übrigens aber den Staat in vier Länder, Böhmen, Mähren, Slowakei und Karpaten-Rus teilen wird. Man sieht, die legislativen Aufgaben, die die Deutschen miterfüllen haben und miterfüllen finden, sind stark „bürgerliche“ politische Arbeit; betrachten wir sie rein innenpolitisch, so würden wir sie wahrscheinlich reaktionär nennen. Von historischer Seite gesehen, ist es verständlich, daß es nach einer langen Periode überwiegenden sozialistischen Einflusses innerhalb der alttschechischen Koalition natürlich ist, daß jetzt auch einmal die anderen dran kommen. (Es ist ja auch nicht wie in Deutschland, wo die Rechte den Staat selbst bedroht, weil sie mit einem Auge nach dem Hochverrat schielt.) Aber da nach einem Wort Masaryks „die deutsch-tschechische Frage die wichtigste“ ist. — „Wir haben eigentlich nur diese Frage! — so wollen wir die parlamentarische Tätigkeit der Koalition vom Gesichtspunkt der nationalen Versöhnung aus betrachten.“

An zwei Komplexen knüpft sich vor allem die Kritik der Deutschen, die in der Opposition stehen. Den ersten bilden die Wehrvorlagen. Die hätten, so sagen die deutschen Opponenten, die tschechischen Sozialdemokraten nicht schließen können, die sich in der Arbeiterkammer schon genug durch siebenjährige Bewilligungsfreudigkeit gefehdet haben. (Es gibt vierzig Abgeordnete, zwanzig Senatoren der kommunalistischen Partei, die bei den letzten Wahlen große Erfolge hatte.) Darum hätte hier der deutsche Vorschlag einjenseits müssen. Würde ein so dezidiert Beweis der Staatsstreue von den Deutschen der Tschechoslowakei gefordert, so müßte bei dieser Gelegenheit ein deutliches Zeichen des nationalen Ausgleiches dafür durchgesetzt werden, Verwaltungsautonomie, oder doch kulturelle Autonomie, Abänderung des Sprachgesetzes, Reform des Bodenamts, der deutsche Wunschteil ist ja, wie wir im vorigen Artikel sehen, nicht klein. Jemand etwas Großes müßte für die Deutschen erreicht werden. Das ist, zweifellos, nicht geschehen.

Der zweite Punkt des heftigen Angriffs ist die Verwaltungsreform, die demnach das Parlament beschließen soll. Durch sie werden Infanzgenüge abgekirzt, wird Schreib-