

Er erscheint wöchentlich zweifach mit illust. Sportblatt, illust. Gratia-Zeitschriften: „Der Weltspiegel“, „Modenspiegel“, „Kunstspiegel“, „Technische Rundschau“, „Illustrierter Film-Zeitung“, „Photo-Spiegel“, „Ulk“, „Haus Hof Garten“ mit „Jugendspiegel“, „Jede Woche Musik. Bezugspreis: wöchentlich 1,20 monatlich 3,60 einschl. Zustellung durch die Hauptpostanstalt in Berlin. Anzeigenpreis: Die Tages-Zeitung 1,20 monatlich 3,60. Die Aufnahme von Anzeigen an bestimmten Tagen, in bestimmte Ausgaben oder an bestimmte Stellen wird nicht gewährleistet. Chefredakteur: Theodor Wolff in Berlin.



Inseraten- und Abonnements-Annahme in Berlin: Hauptexpedition SW 19, Jerusalemstr. 46-48. Filialen: Badstr. 61; Blücherstr. 69; Fennstr. 1; Fidelestr. 9; Frankf. Allee 286 u. 246; Großsiedlerstr. 197; Gr. Frankf. Str. 101; Kochhausstr. 9; Königspr. 9; Köpenicker Str. 67/68; Moritzplatz; Müllerstr. 155; Potsdamer Str. 33; Rathenower Str. 3; Rheinberger Str. 79; Rosenthaler Str. 48; Schiffbauerdamm 4; Schönhauser Allee 144; Turmstr. 61; Wiener Str. 1-6; Zimmerstr. 59; Charlottenburg: Kaiserdamm 29; Kaiserstr. 34; Narnberger Str. 22/23; Scharounstr. 39; Tauerstr. 21; Copenick: Schlossstr. 1; Friesenau: Rheinstr. 19; Hallesche Grunewald: Hoyersplatz; Lichtenberg: Frankfurter Allee 241; Lichterfeld-West: Garaustr. 12; Neukölln: Berliner Str. 41; Hermannstr. 10/11; Breite Str. 3; Schönberg: Hauptstr. 23/24; Martin-Luther-Str. 9; Spandau: Breite Str. 41; Steglitz: Schlossstr. 82; Tegel: Berliner Str. 12; Tempelhof: Berliner Str. 147; Tempelhof-Krullstr. 7; Weissenhof: Berliner Allee 247 (Antonplatz); Wilmersdorf: Kaiserplatz 15; Ullanderstr. 88. In der Provinz: Brandenburg a. d. Havel: Hauptstr. 4; Bredlau: Schweinitzstr. 3; Frankfurt a. d. Oder: Regierungstr. 44; Potsdam: Brandenburger Str. 25; Stettin: Neuestr. 81. Druck und Verlag: Rudolf Mosse in Berlin.

# Berliner Tageblatt

Nr. 293  
Ausgabe für Berlin

und Handels-Zeitung

57. Jahrgang  
Sonabend, 23. Juni 1928

An Bord der „Città di Milano“.

## Nobile erneut überflogen.

Gespräch des Korrespondenten des „Berliner Tageblattes“ mit dem Kommandanten der italienischen Hilfsexpedition.

Telegramm unseres Sonderkorrespondenten Erich Vogeler.

⊕ NYAALESUND (Spitzbergen), 22. Juni. Die Radioapparatur auf unserem Schiffe „Isbjørn“ ist während einer äusserst stürmischen Ueberfahrt zerstört worden. Das Schiff wurde aus dem Kurs getrieben. Wir sind daher erst heute in Kingsbay angekommen. Nach erfolgter Reparatur unserer Radioeinrichtung werden wir heute nachmittags weiter zur „Braganza“ vorstossen, um eventuell mit der „Isbjørn“, südlich vom Nord-Ost-Land, zu Nobile vorzudringen. Die Sorge um Amundsen ist hier gross. Man glaubt, dass er direkt nach Franz-Josephs-Land geflogen ist, um dort die mit der Ballonhülle abgetriebene „Italia“-Besatzung zu suchen. Maddalena und die schwedischen Flieger sind heute gestartet, um Amundsen zu suchen.

Nobile, der inzwischen durch Maddalena verproviantiert worden ist, muss auf die Hilfe der vorstossenden Schiffe warten, da eine Flugzeuglandung auf dem Polareis unmöglich ist. Maddalena hat von der Abteilung Malgreens niemand gesichtet; auch von den Leuten, die mit der Ballonhülle abgetrieben worden sind, war keine Spur zu entdecken.

Heute hatte ich eine Unterredung mit dem Kommandanten der „Città di Milano“. Während unseres Gesprächs traf gerade von dem am Morgen gestarteten Flieger Maddalena eine Meldung ein, in der er mitteilt, dass es ihm wiederum gelungen sei, über Nobile und seinen Begleitern zu kreuzen und Pakete abzuwerfen. Der Flug sei von bester Sicht begünstigt worden, sonst wäre Nobile schwer auffindbar gewesen, da die Eisscholle, auf der er sich befindet, im Zickzackkurs treibt.

Nobile hatte inzwischen gemeldet, dass die von Maddalena mit Fallschirm abgeworfenen Batterien zertrümmert wurden; er verlangt dringend neue, damit er, ohne Energie sparen zu müssen, Ratschläge für die Auffindung der mit der Ballonhülle Abgetriebenen geben kann. Weiter verlangte Nobile dringend Flugzeuge mit Kufen, die auf dem Eise landen können. Maddalena beabsichtigt, bei seinem nächsten Fluge die Landung mit dem „Savoia“-Flugzeug zu versuchen, während der „Dornier Wal“, geführt von Penzo, aus der Luft das Landungsmanöver beobachten soll.

Ich habe vom Kommandanten der „Città di Milano“ die Erlaubnis erhalten, an der Schlittenexpedition, die von der „Braganza“ aus unternommen wird, teilzunehmen.

Die schwedischen Flieger, die von der Amsterdam-Insel aus zur Suche nach Malgreen und Amundsen aufgestiegen sind, melden soeben, dass sie von beiden Vermissten keinerlei Spur entdecken konnten.

Um 14 Uhr nachmittags sind die italienischen Piloten Maddalena und Penzo von ihrem Flug wieder nach Kingsbay zurückgekehrt.

## Weimarer Koalition?

Hermann Müller beim Reichspräsidenten.

Nachdem durch die Schuld der Deutschen Volkspartei, die bei den bisherigen Verhandlungen sich eine diktatorische Rolle anzumessen versuchte und hartnäckig an ihrer Prestigepolitik festhielt, die Große Koalition gescheitert war, begab sich am gestrigen Abend der Abgeordnete Hermann Müller zum Reichspräsidenten, um ihn über den bisherigen Gang der Verhandlungen zu unterrichten. Er betonte dabei in erster Linie die Entschlossenheit seiner Fraktion, nach wie vor die Führung beizubehalten. Nachdrücklich trat er den Behauptungen der Rechtspresse entgegen, dass die Sozialdemokratie die Schuld an dem Scheitern der Großen Koalition trage und fügte hinzu, dass sie nötigenfalls auch bereit sei, eine Regierung vorwiegend von sozialistischen Ministern unter Hinzuziehung einiger bürgerlicher Parlamentarier zu bilden. Der Reichspräsident wies zwar auf die Schwierigkeiten hin, die mit der Verwirklichung dieses Versuches verknüpft sein müssten, und ermahnte ihn aber, seine Verhandlungen zur Regierungsbildung auf der Grundlage einer kleineren Koalition fortzusetzen.

Das bedeutet also in erster Linie den Versuch zur Regierungsbildung auf der Grundlage der Weimarer Koalition.

Die Parteien der alten Weimarer Koalition haben in diesem Reichstag leider nicht ganz die Mehrheit. Zentrum, Demokraten und Sozialdemokraten verfügen zusammen nur über 239 von 490 Mandaten. Sie sind deshalb auf die Unterstützung mindestens einer anderen Gruppe angewiesen. Am nächsten läge es, dabei an die Bayerische Volkspartei zu denken, die durch die Wiederannahme der Arbeitsgemeinschaft mit dem Zentrum den Parteien der Weimarer Koalition verschlossen können, dass der Zusammenarbeit mit der Bayerischen Volkspartei im Rahmen der Weimarer Koalition einwilligen noch sehr erhebliche Schwierigkeiten gegenüberstehen. Vielleicht fällt heute bereits in München die Entscheidung. Eine Sitzung des Parteivorstandes der Bayerischen Volkspartei ist, für den heutigen Tag nach München einberufen worden. Der Umstand, dass die Vertreter der Bayerischen Volkspartei nicht nach Berlin, als dem politischen Mittelpunkt, gekommen sind, sondern die Abgeordneten aus Berlin nach München beordern, lässt vermuten, dass spezifische Münchener Einflüsse zur Geltung gebracht werden sollen. Bekanntlich hat Prälat Leicht wiederholt eine weniger intransigente Haltung eingenommen als die Münchener Parteileitung.

## Aufbaupolitik in China.

Wichtigste Grundlage: unzerstörbare Verkehrswege.

Dr. L. von Ungern-Sternberg.

SCHANGHAI, 4. Juni.

Peking soll dieser Tage an die Nationalisten übergehen. Ob das wirklich die Einigung Chinas — mit Ausnahme der Mandschurei — bedeuten wird? Oder wird über kurz oder lang ein neuer Konflikt zwischen den drei Machthabern Tschiangkaischek, Fengjuihsang und Jehnhsichau, zu denen sich neuerdings noch ein vierter, Lissunjdjen aus Hankau, gesellt hat, ausbrechen? Wer dürfte es wagen, hier zu prophezeien? Gerade aber weil es ausgeschlossen ist, politisch etwas vorzusagen, ist es angebracht, das Interesse den unzerstörbaren Grundlagen des neuen China zuzuwenden.

Es ist mit Recht darauf hingewiesen worden, dass in China das Nationalgefühl sich hauptsächlich auf die Aussenwelt hin auswirkt. Das Schielen nach dem anderen — ein auch anderweitig bekanntes Phänomen — ist hier ganz besonders stark ausgeprägt, weil das chinesische Nationalgefühl moderner Fassung überhaupt kein bodenständiges Erzeugnis ist, sondern, durch Fremde mittelbar oder unmittelbar geweckt, stets das Ausland als Hintergrund hat. Das hat zur Folge gehabt, dass die Aufmerksamkeit führender Politiker sich mehr der Aussen- als der Innenpolitik zugewandt hat und dass der inneren Erstarbung und Umwandlung Chinas — so sehr sie programmatisch gefordert wurde — nicht genügende Aufmerksamkeit gewidmet worden ist. Heute findet nun fraglos in dieser Hinsicht eine Richtungsänderung statt. Es gibt zum Beispiel nicht nur den rein passiven Boykott japanischer Waren, sondern stets von neuem wird von massgebenden Persönlichkeiten die Förderung und Entwicklung chinesischer Industrie gefordert, werden praktische Winke für dieselbe gegeben. Die Zeiten sind vorbei, wo China selbstgenügsam ohne Industrieprodukte leben konnte. Heute gilt es entweder selber zu erzeugen oder aber vom Auslande abhängig sein.

Aber wie ist wirtschaftliche Autarkie in China möglich? Die Erfahrung lehrt, dass trotz unbestreitbaren industriellen Fortschritts der nimmer ruhende Bürgerkrieg jede industrielle Anlage gefährdet. Eine Pleite folgt der anderen, und die spärlichen, aber desto notwendiger Eisenbahnen werden von Militaristen gebraucht und missbraucht. Der Verschleiss des rollenden Materials ist erstaunlich. Unter diesen Umständen ist nur das von bleibendem Wert, was nicht so leicht zerstört werden kann. Und da ist vielleicht der wichtigste Faktor der moderne Strassenbau.

Die wirtschaftliche Erschliessung und Erstarbung Chinas hat am Mangel von Verkehrsmitteln und -möglichkeiten gekrankelt. Zwar sind die Wasserwege von allergrösstem Wert — Küsten-, Fluss- und Kanalschiffahrt sind in China hochentwickelt. Dort, wo es schiffbare Gewässer gibt — also vor allem im Jangtse-Becken —, kann von einer eigentlichen Verkehrsnot nicht gesprochen werden. Anders im Norden — selbst der Hoangho ist kein schiffbarer Fluss —, anders auf weiten Strecken des gebirgigen Südens. Hier ist man auf die alten Landwege angewiesen. Diese alten Wege sind nun keine Strassen in unserem Sinne. Im Norden sind es schlimme Pfade, auf denen zweirädrige Karren, von Ochsen gezogen, langsam daher ziehen. Im Süden gar beruht aller Transport über Land auf Menschenkraft allein. Die Ware wird entweder auf kleinen einrädrigen Schubkarren befördert, die von einem Menschen geschoben werden, oder aber gar auf Menschenrücken geladen. Die Wege, selbst die „sogenannten öffentlichen Wege“, sind nur selten so breit, dass zwei Menschen bequem nebeneinander hergehen können. An Eisenbahnen gibt es in ganz China nur 16 000 Kilometer; das rollende Material ist meistens von den Militaristen beschlagnahmt. Das Problem Chinas ist daher, Verkehrsgrundlagen zu schaffen, die von Kriegsglück und Kondottieriraken nicht zerstört werden können. Das gilt nun in hohem Masse von modern gebauten Landstrassen. Sind sie gut angelegt, so ist ihnen nicht sobald etwas anzuhaben; es kann ihnen auch nichts geraubt und gestohlen werden. Und sie sind um so wertvoller, als