Morgen-Ausgabe
No. 331. — 56. Jahrgang.

Berliner Volks-Zeitung

Beiblatt
Freitag, 17. Juli 1908

Ins Havelland.

Dem weiten Gebiet der oberen Havel zwischen Hamburger und Nordbahn wollen wir übermorgen einen Besuch abstatten; in reicher Abwechselung wird uns hier der Weg durch Laub- und Nadelwald führen, über saftige Wiesen und weite Felder, auf denen die Roggenernte im Gange ist oder das geschnittene Korn bereits in Mandeln steht.

Den Ausgangspunkt der Tour bildet die Station Finkenkrug. Wir erreichen sie mit der Hamburger Vorortbahn vom Lehrter Bahnhof aus; wer über die Stadtbahn fährt, muß in Spandau umsteigen. Vom Bahnhofe Finkenkrug gehen wir rechts auf der Chaussee zur Villenkolonie Falkenhain und durch diese hindurch. Nach 20 Minuten (vom Bahnhof) teilt sich der Weg. Links geht es nach dem Finkenkrug, dem wir diesmal keinen Besuch abstatten. Wir wenden uns rechts und gelangen über die Chaussee Spandau-Finkenkrug durch die Bauerntheide in 30 Minuten zu dem am Neuen Graben gelegenen einsamen Forsthause Damsbrück. Von der hohen Brücke genießen wir einen schönen Blick nach rechts und links auf das vom dunklen Kiefernwald besäumte Wiesengelände. Jenseits der Brücke wandern wir nordwärts weiter auf dem Fahrwege durch die Schönwalder Forst. Nach 35 Minuten etwa treffen wir eine Wegeteilung, an der wir rechts nach Schönwalde abschwenken. Wir erreichen das Dorf in einer halben Stunde; vorher haben wir die Hamburger Chaussee zu überschreiten. Schönwalde ist ein hübsches Dorf mit alter, interessanter Kirche, Schloß und Park; die breite Straße ist von schönen alten Bäumen beschattet.

Bei der Kirche wenden wir uns rechts zum Dorfe hinaus und folgen zunächst 45 Minuten lang in nordnordöstlicher Richtung der Bötzower Chaussee; sie führt uns erst im Bogen durch offenes Land, dann durch ein Stück Wald, hinter dem wir Bötzow vor uns sehen. Beim Knie der Chaussee zweigt rechts ein Landweg ab. Wir folgen ihm in den Wald, den wir bald erreichen. Auf der Blockbrücke, die uns anmutige Landschaftsbilder zeigt, überschreiten wir den großen Moorgraben und wandern weiter durch den Wald, an der gleich hinter der Brücke gelegenen Försterei Blockbrück vorbei, zuletzt über Feld in einer Stunde und 10 Minuten nach dem uns schon von früheren Ausflügen bekannten Hennigsdorf an der Havel. Vor Hennigsdorf kommen wir über die Kremmener Bahn; bei der Kirche wenden wir uns rechts und gelangen über die Brücke nach Neubrück. Ein Verweilen auf der Brücke lohnt, denn die Uferbilder flußauf und flußab hübsch. Hinter Neubrück betreten wir wieder den Wald. Geradeaus führt uns ein schöner Weg durch die prächtige Stolper Heide im flachen Bogen in 1½ Stunde nach Hermsdorf an der Nordbahn, von dessen Station wir mit dem Vorortzuge nach Berlin (Stettiner Vorortbahnhof) zurückkehren.

Zeppelins Zukunft.

Friedrichshafen, 15. Juli.

Indes wir hier mit Bangnis und Sorgen erharren, daß unser großer Zeitgenosse, das Zeppelinsche Luftschiff, sich endlich doch zu längerem Flug von seinem bergenden Nest entferne, trage ich eine große und schöne Hoffnung zu Grabe: die Hoffnung auf die Zeppelin-Betriebsgesellschaft, auf die baldige Einrichtung einer regelmäßigen Luftschifflinie.

Es hat sich eben gezeigt, daß der Ballon trotz seines vertrauenerweckenden Aussehens, trotz seiner trefflichen Manövrier- und Flugfähigkeit doch noch lange kein verläßliches Verkehrsmittel ist. Ein kleiner Maschinenunfall, der an jedem mit dem gleichen Benzinmotor ausgerüsteten Automobil in kurzer Zeit zu reparieren ist, hat das Luftschiff zur vollkommenen Ruhe seiner Fahrt innerhalb der nächsten vierundzwanzig Stunden gezwungen, und da ähnliche Vorkommnisse bei dem komplizierten Getriebe des Benzinmotors nie ganz ausgeschlossen sind, so ist im Augenblick auf eine regelmäßige, bestimmte Termine einhaltende Personenbeförderung mit dem „Zeppelin" noch nicht zu rechnen.

Ich hatte außerdem bei dem Aufstieg, den ich aus nächster Nähe mit ansah, den Eindruck, daß der Ballon, um einen vierundzwanzigstündigen Flug auszuführen, trotz seiner gewaltigen Abmessungen noch immer nicht groß genug ist. Die sehr bedeutende Wasserstoffmenge, die er in sich trägt, genügt noch immer nicht, um den offenbar unbedingt nötigen Ballast für eine so lange Reise zu tragen. Nachdem in das Luftschiff das nötige Benzin, Wasser und Proviant geladen und die mit der Führung und Beaufsichtigung der Maschine beschäftigten Personen eingestiegen waren, hatten die Flugelschrauben sehr kräftig zu arbeiten, um das Schiff zu heben. So wurde das sonst ergreifend schöne Bild des Aufstieges nicht unwesentlich beeinträchtigt. Wenn nun auch für den Passagierverkehr bei der Schnelligkeit des Luftschiffes mit Fahrten, die einen ganzen Tag dauern, nicht gerechnet werden muß, so daß weniger Benzin und Wasser an Bord zu sein brauchen, so müssen doch, um eine gewisse Rentabilität zu sichern, mehr Menschen und deren unentbehrlichstes Gepäck mitgenommen werden, was wiederum eine sehr starke Belastung ergibt.

Das Luftschiff in noch größeren Dimensionen herzustellen als das heutige, um einen stärkeren Auftrieb zu gewinnen, scheint ziemlich ausgeschlossen, da ein so ungeheurer Körper, abgesehen von seinem größeren Eigengewicht, bei der Vorwärtsbewegung durch die Luft einen immer stärkeren Widerstand finden, und vor allem nach jedem Windzug kräftig abgedrängt werden würde.

Ist also — meinem persönlichen Eindruck nach — vorläufig nicht darauf zu rechnen, daß wir gewöhnlichen Zivilpersonen uns für eine bestimmte Summe das Anrecht auf eine Luftreise werden erwerben können, so hat die Militärverwaltung für die Verwendung des „Zeppelin" anderes zu hoffen. Für sie genügt es, wenn ein oder zwei Passagiere ohne Gepäck in der Gondel Platz nehmen, sie hat Ausgaben nicht zu scheuen und kann daher durch fortwährende Versuchsfahrten die Maschine des Ballons zu einer größeren Betriebssicherheit steigern, und in jedem Fall würde unser Heer nach dem Ankauf des „Zeppelin" das im gegenwärtigen Augenblick beste Luftschiff zur Verfügung haben. Wenn es nach einiger Zeit ganz für die speziellen militärischen Zwecke um- und durchgebildet sein wird, so dürfte dies Luftschiff eine Waffe sein, vor der mit Recht die anderen Völker ein wenig bänglich sind.

Ist so das Werk Zeppelins für die Landesverteidigung von größtem Wert, so noch viel mehr in wissenschaftlicher Beziehung. Der lenkbare Luftballon, der Flugapparat, der leichter als die Luft ist, bedeutet ja nicht die letzte der Maschinen, die der Mensch zur Ueberwindung des Luftmeeres erfinnen wird. Die Zukunft gehört ohne Zweifel den Maschinen, die schwerer als die Luft sind, die nicht durch ungeheure Gassäcke sondern allein durch die Kraft ihrer Motoren sich nach oben bewegen. Sie allein werden imstande sein, mit einer in Betracht kommenden Geschwindigkeit gegen den Wind zu fahren, da sie ihm eine viel geringere Angriffsfläche bieten, und sie allein werden die handlichen Formen besitzen, die Fahrzeuge für einen richtigen Luft-„Verkehr" unbedingt haben müssen. Heute freilich sind die Flugmaschinen nur erst ziemlich lächerliche Spielzeuge, zerbrechlicher als ein Porzellanläufchen und schwerer aufrecht zu erhalten als ein betrunkener Mensch. Aber ihr Problem wird gelöst werden, und zur Beschleunigung dieser Lösung trägt niemand größeres bei als der Graf Zeppelin. Das ist schon heute sein unsterbliches Verdienst.

Mit seinem Fahrzeug, das an sich nur ein Durchgangsstadium bedeutet, probiert er als ein wackerer Herold den „reinen" Maschinenflugern der Zukunft das Luftmeer aus. Durch die ausgezeichnete Manövrierfähigkeit seines Fahrzeuges ist er imstande, alle Probleme der Luftsteuerung aufs sorgfältigste zu studieren. Indes seine Maschinerie sicher und zuverlässig an ihrem tragenden Ballon hängt, verbessert er immer weiter Höhensteuerung und Seitensteuerung, Schraubenformen und Motorsystem und durchforscht gleichzeitig die Luft auf die Widerstände, die sie dem fliegenden Menschen entgegensetzt, in einer Weise, wie sie keinem anderen möglich ist.

So wird man noch zu den fernsten Zeiten in der Geschichte der Luftschiffahrt mit Hochachtung und Ehrfurcht den Namen Zeppelin nennen und von seinem Luftschiff, dem wichtigen Pionier einer besseren Zukunft, noch reden, wenn der Ballon durch die Flugmaschine längst überwunden ist.

Darum wollen auch wir nicht blinde Gegenwartsmenschen sein, sondern das Zeppelinsche Werk unter dem Gesichtswinkel der Zukunft betrachten. Wir wollen nicht überlegen lächeln, wenn der Graf in seinem unermüdlichen Ringen um die Ueberwindung der Luft auf seinem Weg ein wenig aufgehalten wird. Wir wollen nicht nur seine ganz großen, sensationellen Erfolge würdigen, sondern auch seine mehr im Stillen fortschreitende Gelehrtenarbeit.

Und ich meine, wenn der Graf Zeppelin auch bis zum gegenwärtigen Moment noch nicht vierundzwanzig Stunden gesiegt ist — wir dürfen doch stolz auf ihn sein! **Artur Fürst.**

* * *

Die Beschädigung des Luftschiffes

ist, wie noch aus Friedrichshafen berichtet wird, sehr beträchtlich. Das schöne Fahrzeug ist fast bis zu ¼ seiner Länge der Außenhaut völlig entkleidet. Die vordersten neun oder zehn Gas enthaltenden Behälter sind herausgenommen. Das blanke Aluminium tritt, teilweise verbogen, klar zutage. Arbeiter waren gestern überall mit Löten und anderen Reparaturen beschäftigt. Ein Kahn mit sechs Eisenbahnwagen lag zur Seite der Halle, und Soldaten luden von dort Wasserstoffflaschen und runde Stützen ab.

Der Graf blieb gestern unsichtbar und empfing keinen Besuch. Seine Fahrt- und Arbeitsgenossen sind sämtlich abgereist, darunter Professor Hergesell und Major v. Groß.

Die Stimme der Toten.

In einem vor dem Wiener Zivilandesgerichte verhandelten Erbschaftsprozeß wurde wohl zum ersten Male, ein Phonograph als Zeuge vorgeführt, eine phonographische Aufnahme, die eine Aeußerung der Erblasserin über einen der Erben reproduzieren sollte. Der Prozeß betraf den Nachlaß der früheren Opernsängerin Henriette Bianchi, die am 13. November 1907 in Wien gestorben ist. Frau Bianchi, deren Nachlaß etwa eine Viertelmillion Kronen betrug, hatte zwei letztwillige Verfügungen hinterlassen, ein Testament vom 30. März 1891 und ein Kodizill, das am 6. November 1900 in Florenz errichtet wurde. In dem Testamente hatte Frau Bianchi ihrem Neffen, dem Hörer der Rechte, Heinrich Sulzer, dem Sohn des verstorbenen Burgtheaterkapellmeisters, ein Legat von 40,000 Kronen, in dem späteren Kodizill ein Legat von 80,000 Kronen vermacht. Heinrich Sulzer stellte sich auf den Standpunkt, daß ihm beide Vermächtnisse, also 120,000 Kronen, auszuzahlen seien. Da die Erben der Ansicht waren, die Erblasserin habe mit der Errichtung des Kodizills nur den Zweck verfolgt, das Legat von 40,000 auf 80,000 Kronen zu erhöhen, kam es zum Prozeß.

Zu seiner Klage machte Heinrich Sulzer geltend, die Absicht der Erblasserin, ihm zu den bereits im Testamente vermachten 40,000 Kronen weitere 80,000 Kronen zuzuwenden, gehe schon daraus hervor, daß Frau Bianchi ihn und seine Mutter besonders ins Herz geschlossen hatte, während sie ihren Geschwistern, gegen die sich die Klage richte, nur ein geringes Maß von Herzlichkeit entgegenbrachte. Der Vertreter der beklagten Erben erklärte es als unrichtig, daß die Beziehungen der Erblasserin zu dem Kläger und seiner Mutter besonders herzlich waren. Das Verhältnis der Erblasserin zur Mutter des Klägers sei sehr gespannt, das Verhältnis zum Kläger keineswegs so herzlich gewesen, wie er es darstellen wolle. Allerdings habe Frau Bianchi dem Vater des Klägers, dem Hofkapellmeister Sulzer, versprochen, für seinen Sohn zu sorgen und dies Versprechen eingelöst, indem sie dem Kläger anfangs 1200, später 2400 Kronen jährlich als Erziehungsbeitrag zuwies. Entsprechend der Verdoppelung der Rente habe Frau Bianchi auch das Legat verdoppeln wollen, das nach ihrem Tode dem Kläger den Fortbezug der Rente sichern sollte. Eine Erhöhung des Vermächtnisses auf 120,000 Kronen sei auch schon darum unwahrscheinlich, weil dann durch die Vermächtnisse der Betrag des Nachlasses überschritten werde. Also die Klage über der Mangel an Herzlichkeit in den Beziehungen der Erblasserin zu ihren Geschwistern sage, so sei es unwahr, daß Frau Bianchi ihren Geschwistern, besonders ihrem Neffen Professor Josef Sulzer immer viel Liebe bewiesen habe. Diese Insinuationen des Klägers, so erklärte der Vertreter der beklagten Erben, seien am besten durch die eigene Stimme der Erblasserin zu widerlegen, die man im Gerichtssaal vernehmbar machen könne. Bei einer Geburtstagsfeier des Professors Sulzer habe die Erblasserin, als ob sie die nach Theater Tode laut gewordenen Behauptungen geahnt hätte, Wert darauf gelegt, ihr zärtliches Verhältnis zu ihrem

An den Grenzen der Mandschurei.

Aus dem Polnischen.

Von [Nachdruck verboten.]

Henny Bock-Neumann.

Es gibt wohl kaum ein außereuropäisches Land, das in jüngster Zeit so stark im politischen Vordergrunde stand wie die Mandschurei. Man spricht und man schreibt viel darüber, und dennoch weiß man kaum mehr davon als am Anfang der „mandschurischen Frage". In der allgemeinen Vorstellung stellt sich die Mandschurei als ein einzig von chinesischer Zivilisation durchsetztes Land dar — aber in Wirklichkeit ist es anders. Wenn wir mit der Eisenbahn die Mandschurei von Westen nach Osten bis Charbin durchfahren und von hier nördlich nach Jukou reisen, so fliegt an unseren Waggonfenstern die ganze Stufenleiter menschlicher Kultur vorüber, angefangen von den wilden Nomaden bis zu den altersverknöcherten, traditionell abgeschlossenen chinesischen Zeitgenossen. Ebenso verschieden sind Natur und Klima. Gigantische Berge, von Wäldern gekrönt, finstere wilde Steppen, die so hohes Gras tragen, daß sie Roß und Reiter verbergen können, kornkragende, kultivierte Niederungen inmitten stark bevölkerter Flecken an den Flußufern. Ein Teil des Westens hat ein trockenes, kontinentales Klima, während der Osten feuchte Seeluft hat: das erste ruft leicht Lungenkrankheiten hervor, das letzte zeigt zwei Spielarten der furchtbarsten „ägyptischen Plagen", die in der Wissenschaft unter dem Namen „Entomologie" toleriert werden. Die Feuchtigkeit begünstigt die Entwickelung der „Hummeln" und „Mücken". Jene ist eine Art Bremse und so blutgierig, daß sie einen Ochsen oder ein Pferd anfällt und totbeißt, wenn sich das arme Tier nicht im Wasser oder Schmutz verstecken kann; die zweite ist ein anscheinend unschuldiges, kleines Mückchen, das dem bloßen Auge nicht sichtbar ist; dafür fühlt man seine Gegenwart um so deutlicher, denn sein Biß brennt wie Nesseln und verursacht eine schmerzhafte Geschwulst. Wenn der Wind weht, verbirgt sich das angenehme Wesen im Grase; wenn es windstill ist, kann nur ein dichter Schleier, der, den ganzen Kopf einhüllend, unter den Armen fest zugebunden wird, das Gesicht schützen.

Durch dieses Land läuft ein ganz schmaler Weg — aber von Stahl; er lenkt die Augen Europas hierher, hier sammeln sich die Reihen der aus dem Osten Kommenden.

Was sie hierher zieht, ist leicht zu erklären: sie suchen keine weißen Pfauen, aber — wie der Jason des Altertums — das goldene Vließ. Die Legende behauptet, daß die alten Argonauten ihr Ziel nicht erreichten, ebenso unerreichbar scheint die „goldene Versuchung" auch noch für die heutigen Eroberer des sogenannten „Edelmetalles" zu sein.

Den Haufen dieser Goldsucher kann man, je nach der Art, wie sie ihr Ziel zu erreichen suchen, in verschiedene Kategorien teilen: Den ersten Platz behaupten die Ingenieure und die Bahnbeamten im allgemeinen, die durch die Eisenbahn ihre Existenz haben, dann kommen die Kaufleute oder deren Agenten; dann Leute, die ohne bestimmte Fachkenntnis ihr Brot suchen, dann die Goldgräber und schließlich „die Falken".

Die erste Kategorie oder wenigstens ihr technischer Bestandteil machte und macht großartige Geschäfte, aber nur deshalb, weil das Geld ohne jedes Risiko in ihre Taschen fließt, und zwar kein chinesisches, sondern das kernige, russische Gold.

Die Kaufleute haben bisher keine großen Geschäfte gemacht, denn der Handel kann sich nur dort gut entwickeln, wo die Existenzbedingungen ihm Gefahrlosigkeit sichern. Die Handelswelt befindet sich also in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnlinie, im Schutze der Bajonette des russischen Grenzheeres; die Chinesen würden wohl die Waren nehmen, aber überwiegend mit Blei bezahlen. Und wenn es auch nicht so wäre, so bliebe doch der Massenhaß der Chinesen gegen die „überseeischen Teufel", die grenzenlose Bestechlichkeit der chinesischen Macht und der riesige Unterschied in der Kultur, der sich im inneren China am deutlichsten auf dem Felde der Arbeit zeigt.

Diese Bedürfnisse sind minimal, und die Chinesen werden sie noch lange aus ihren eigenen Erzeugnissen befriedigen können: der europäische Kaufmann zieht also seinen Nutzen nur von denen, die wie er zugezogene sind, und für die einmal im Monat — am ersten — der „goldene Regen" fällt.

Als die Eisenbahn gebaut wurde, schien es den Handelsbrüdern, sie wären in Kalifornien: das Gold, das durch die Bahnleute in breiten Strömen floß, erweckte heißen Lebensgenuß: damals gab es zu Mittag kein anderes Getränk als Champagner; Leckerbissen, Früchte wurden mit Gold aufgewogen; die Konkurrenz existierte kaum, jede Aufnahme kostete also märchenhafte Summen.

Die Zeiten änderten sich schnell, das Kriegsgetöse verstimmte. Konkurrenten kamen in stattlicher Anzahl, die Goldströme versiegten; die mit dem „verdammten Golde" begründeten Handelsfirmen gingen eine nach der anderen ein.

Die dritte Kategorie, die „Brotsuchenden", bildet den traurigsten Teil der europäischen Kolonie. Sie können nichts, was dem der europäischen Kultur eben erst erschlossenen Lande zu Nutzen kommen könnte; sie kamen nach der Mandschurei, weil sie gehört hatten, daß diese einen goldenen Boden besitze, und so kamen sie in ihrem Leichtsinn mit großer Familie, ohne Brot, ohne Kleidung. Ihr ganzes Wissen besteht im Schreiben mehr oder weniger nützlicher Papiere, ihre ganze Lebensklugheit gewannen sie an den Magistratstischen und in den Polizeibureaus. Natürlich müssen sie sehr schwer enttäuscht werden, und sie bilden auch eine ägyptische Plage, die das Leben vergiftet; sie belagern die Schreibstuben, lassen einen nicht unbelästigt über die Straßen gehen, erwecken oft Mitleid durch ihr Elend, aber gleichzeitig Aerger, weil sie nur gekommen sind, um den Hals zu brechen.

Die interessanteste Gruppe sind vielleicht die „Goldgräber", die massenhaft von überall herbeigeströmt sind. Sie sind sehr mißtrauisch und verschlossen und verbergen sorgfältig die Richtung ihrer Expedition. In jeder einzelnen Gruppe von Goldsuchern weiß außer dem Führer und seinen Vertretern niemand, wohin ihr Weg führt. Um sich den zukünftigen Gewinn zu sichern, kaufen sie von der chinesischen Regierung die Konzession für 10,000 Quadrat-Werst *), aber laut Landkarten, die grundfalsch sind, was bei der mir wohlbekannten Unzuverlässigkeit und Habsucht der Chinesen nichts Gutes für den zukünftigen Erfolg der Goldsucher prophezeien läßt. Ich glaube, daß sie Gold finden werden, aber sie werden es wohl kaum exploitieren, denn die Söhne des Himmels würden in Ermangelung gesetzlicher Gründe ihren Gästen schon eine solche „Ghunchufiade" bringen, daß sie sich schleunigst in den Schutz europäischer Bajonette begeben müßten.

Ich komme zur letzten Kategorie: den „Falken". Der Name klingt zuerst etwas geheimnisvoll, ist aber den Bewohnern der nordwestlichen Küsten des Stillen Ozeans wohlbekannt. Wir alle wissen von der Insel Sachalin, wohin die schwersten Verbrecher deportiert werden; diese tragen den poetischen Namen „die Falken".

Ihr Los auf der Insel ist so schwer, daß sie nur in der Hoffnung leben, nach dem Festlande zu entfliehen; dazu müssen sie aber die viele Meilen breite, stürmische und gefährliche tatarische Meerenge durchschwimmen, und sie tun es auf kleinen Traßen, Planken, und zuweilen rudert ein Inländer sie in kleinen Booten hinüber. Viele gehen unter; die Geborgenen vermehren das Heer der „sich nicht erinnernden Iwans", der Landstreicher, der Barfüßler. Ihr Instinkt treibt sie nach dem Westen, dem Lande; in letzter Zeit hat sich das größte Kontingent der Flüchtlinge nach der Mandschurei gewendet. Sie wissen sehr gut, daß man in solchem trüben Wasser nicht nur sehr leicht dem Fischnetz entgehen, sondern auch noch selber Fischer werden kann. Die Sorgloseren siedeln sich in Städten und Stationen an, sie werden Schuhmacher, Tischler, Goldarbeiter; die Mehrheit jedoch, eine Auslese aller Gefängnisse Rußlands, ergibt sich mit

*) russisches Wegmaß.