

# Berliner Volks-Zeitung

## Kronprinz und Kanzler.

Dauernde Gegenläufe.

In dem Streite darüber, wie die braunschweigische Thronfolgefrage zu regeln sei, ist der Reichskanzler Sieger geblieben. Der Kronprinz bescheidet sich und sieht der weiteren Entwicklung der Dinge zu. Dieser politische Erfolg des Reichskanzlers will aber nicht überhöht sein. Was in der braunschweigischen Frage stets im Willen der Kaiserin, die der Kaiser billigte, er machte nicht nur die Politik, die der Kaiser billigte, er machte auch die, die der Kaiser wünschte. Unter diesen Umständen konnte es nicht fehlen, daß der Kaiser sich auf seine Seite stellte. Wird das aber auch künftig stets der Fall sein?

Der Kronprinz ist, das ist einem weiten Kreise von Politikern bekannt, und das weiß auch der Reichskanzler, ein entschiedener Gegner der Bethmannschen Politik, vor allem der auswärtigen und in manchen Beziehungen auch der inneren. Diese Gegenrichtung wird sich zweifellos bald wieder einmal bekunden, und die Folge wird eine abermalige Aussprache zwischen Kaiser und Kronprinz sein. Nicht jede solche Aussprache wird eine haltbare Erklärung wie die am Montag veröffentlichte zur Folge haben. Die Gegner des jetzigen Reichskanzlers hoffen vielmehr, daß ein Kanzlerwechsel die Folge einer dieser Aussprachen sein wird. Bei dieser Gelegenheit möchten wir betonen, daß die am Sonntag zwischen Kaiser und Kronprinz stattgehabte Auseinandersetzung durchaus nicht den erregten Verlauf genommen hat, den viele nach allem, was vorausgegangen, vermuteten. Bei einer künftigen derartigen Auseinandersetzung kann es geschehen, daß der Kaiser dem, was der Kronprinz sagt, schließlich beipflichtet. Dann aber ist Herr v. Bethmann Hollweg nicht mehr lange Reichskanzler.

## Der Konstruktionsfehler des „L 2“.

Keine Verantwortung des Grafen Zeppelin.

Der „Neuen Preussischen Korrespondenz“ wird von maßgebender mittelfränkischer Seite geschrieben: Man verleiht sich in militärischen Kreisen nicht mehr der Aufgabe, das die Luftschiffe von der des Reichsmarine-Inspektors L 2 betroffen werden ist, auf einen Konstruktionsfehler zurückzuführen. Dabei sei vorweg bemerkt, daß es sich nicht um ein bisher schon übliches Konstruktionsmerkmal handelt, sondern um den erstmaligen Versuch einer Konstruktionsänderung, die sich eben bei der letzten Katastrophe als verhängnisvoll erwies.

Es war dies der Versuch, durch Verlegung des Aufhanges des Luftschiffes, der Reifeform näher zu bringen, die zur Überwindung des Luftwiderstandes und zur Erzielung größerer Eigenleistungsfähigkeit am geeignetsten ist. Der Querschnitt der bisherigen Zeppelinluftschiffe näherte sich, wenn man Laufgang und Gondeln mit einrechnet, der Silhouette eines Kugelbalons, und man wollte durch die Verlegung des Aufhanges, die Leistungsfähigkeit des Luftschiffes zu erhöhen. Durch diese Verlegung wurden aber die Motoren der sich bei starkem Auftrieb unter dem Ballonkörper notwendig bildenden Antriebsmotorenphären näher zusammen gedrückt und dadurch die Explosionsgefahr beträchtlich erhöht.

Einzu kommen noch, daß der hinter dem Windfänger, der die Manöver des vorderen Gondelbehälter sollte, entliehen Luftraum kaum die eingemessenen Feuergefährlichen Gase aufsaugte und sie so dem Motor in gefährlichster Nähe brachte.

Man bedenke die verhängnisvolle Konstruktionsänderung zurückzuführen, läßt sich geradezu nicht feststellen. Tatsache ist ebenfalls, daß der Graf Zeppelin selbst ernst Bedenken gegen diese Änderung hatte und nur mit Mühe überredet werden konnte, seine Zustimmung hierzu zu geben. Nach dem uns von anderer Seite zugegangenen Informationen deutet sich diese Darstellung vollständig mit den Tatsachen. Graf Zeppelin hatte, als diese Veränderungen in der Konstruktion von ihm geordert wurden, ausdrücklich auf die daraus erwachsenden Gefahren hingewiesen und es zunächst abgelehnt, sie auszuführen. Erst unter einem starken Druck hat er nachgegeben, aber jede Verantwortung für die Folgen abgelehnt.

Diese an sich schon höchst bemerkenswerte Tatsache steht im engsten Zusammenhang mit der Frage, wer der materiellen Schaden der Katastrophe zu tragen hat. Nach dem Vertrage zwischen der Reichsregierung und der Zeppelinengesellschaft ist diese beiderseitig, die Verantwortung für Konstruktionsänderungen, die auf die Initiative der Reichsregierung hin vorgenommen wurden, und die die Baugesellschaft nicht gutheißen konnte, in vollstem Umfang abzugeben. Aber in diesem Falle die Verantwortung für die erwünschte Konstruktionsänderung trägt nämlich die Reichsregierung, die die Zeppelinengesellschaft, konnte bisher nicht einmündig festgelegt werden, die weitere Untersuchung wird über diesen Punkt erst volle Klarheit schaffen.

Der „N. G.“ schreibt man von „höchst beachtenswerter“ Seite: Wo sind die Urkunden der letzten Zeppellinkatastrophe zu finden? Sie ist und nach dem amtlichen Bericht, der auf Aussagen von sachverständigen Augenzeugen stützt, auf einen Veranlasser zurückzuführen. Nun kann ja ein solcher Veranlasser einmal passieren, beim Luftschiffmotor ist er aber, wie leicht anzunehmen, außerordentlich gefährlich. An gefährlichste ist ein 3-Zylinder, bei dem die Gondeln so dicht unter dem Gasraum sind und der unklare Laufgang ein förmliches Anlaufgefahr darstellt. Unbegreiflicherweise befindet sich

## Kurze Chronik.

Der vortragende Rat im Ministerium für Landwirtschaft, Gehörs- und Forstwirtschaft hat die von Präzidenten der Niederlagekommission ernannt worden.

Die am Bord des Dampfers „Königsberg“ durch Chorgänge in Gefährdung geratenen Personen haben sich während der Nacht erholt und heute das Krankenhaus verlassen.

Das Kriegsgesicht in Toulouse hat zwei Unteroffiziere vom 80. Infanterieregiment zu je einem Jahre Gefängnis verurteilt, weil sie eine Protestversammlung von Soldaten gegen die Zurückhaltung des dritten Jahrganges bei den Füssen und die Militärgeheimnisse veranfaßt hatten.

Der König von England hat die Genehmigung des Generals Sir Beauchamp Duff zum künftigen Oberkommandierenden der indischen Armee bekräftigt.

Bei den 3-Schiffen über dem Motor keine Schupporrichtung, durch die wahrscheinlich das Unglück hätte verhindert werden können. Man kann also wohl diese Konstruktion, ebenso wie die vorigen zurückführen und ruhig behaupten, in den meisten Fällen hätten sich andere Luftschiffe, die ja selbstverständlich auch ihre Mängel haben, besser gehalten und wären nicht zugrunde gegangen.

Auf alle Fälle darf verlangt werden, daß in Zukunft die schweren Fehler, die diesmal zu der Katastrophe geführt haben, unbedingt vermieden werden.

## Justizprozentum.

Nach bei der Justiz macht sich, wie man uns schreibt, seit einiger Zeit eine Abwendung von der altpreussischen Sparsamkeit geltend. Das zeigte sich zum Beispiel beim Neubau der Dienstwohnung für den Oberlandesgerichtspräsidenten in Düsseldorf, die geradezu ein Werk der Verschwendungsgeschichte in die Lage versetzt, in diesen Prunkbau entsprechend zu repräsentieren. (1) Auch sonst sollen bei der Verlegung von Justizbeamtenposten die pekuniären Verhältnisse immerhin eine gewisse Rolle spielen.

Dieser neue Zug in der Justiz trat auch sehr wieder bei der Einweihung des neuen Kammergerichts in Berlin in die Erscheinung. Für das Festessen mußten die Teilnehmer einen Betrag von nicht weniger als 43,50 Mark erlegen, wofür man allerdings auch eine Festkarte erhielt. Im Walle wird man wenig Verständnis für derartige Auswüchse bei der Justiz haben; mit der altpreussischen Sparsamkeit sind sie nicht vereinbar. Dabei ist der Mitglieder des Kammergerichts noch ein bestimmter Prozentsatz als „Festbeitrag“ für die Einweihungsfeierlichkeiten vom Gehalt abgezogen worden.

Dem feste ging übrigens, wie man noch weiter hört, einer jener Konflikte zwischen Richtern und Rechtsanwältinnen, die allerdings leider nicht ganz selten sind. Es sollte zunächst nur ein kleiner Teil der beim Kammergericht zugelassenen Rechtsanwälte zu der Feierlichkeit eingeladen werden. Es wurden langwierige Verhandlungen gepflogen, als deren Resultat sich schließlich doch nur die Einladung an die Anwälte ergab. Natürlich sind solche Vorgänge nicht geeignet, das an sich notwendige gute Einvernehmen zwischen allen Faktoren der Rechtspflege zu fördern.

## Das Ende der Flotte von Schaumburg-Elpe.

Bei Hannover in der Nähe von Hannover liegt ein großer Binnen-See, das sogenannte Steinhuder Meer, das zum Fürstentum Schaumburg-Elpe gehörte. Und in diesem See befindet sich, auf einer künstlichen Insel, die sehr sehenswerte kleine Wasserfestung Wilhelmstein, die der große Kriegsheld Graf Wilhelm zu Schaumburg-Elpe (er starb 1777) in den Jahren 1765 bis 1767 erbauen ließ. Wilhelmstein ist ein beliebtes Ausflugsziel für die ganze Umgegend. Am Meer des Steinhuder Meeres aber liegt das hochfischige Bogen-See, das für den Schaumburg-Elpe ein Kanal in das freie Wasser des Hannovers, und von Hagenburger führt ein Kanal in das freie Wasser des Hannovers, und von Hagenburger führt ein Kanal in das freie Wasser des Hannovers, und von Hagenburger führt ein Kanal in das freie Wasser des Hannovers.

Diese, fürstlich Schaumburg-Elpische Segel-Flotte, die mit ihren Booten in Hannover wie ein Heerfeld aus dem 18. Jahrhundert ammetete, ist nun mit dem 1. Oktober aufgelöst worden. Die Matrosen sind entlassen und die staatlichen Segelboote an private Unternehmer verkauft worden. Auch der Wirtschaftsbetrieb auf dem Wilhelmstein, der bisher von einem pensionierten Beamten des Hagenburger Hofes als fürstlicher Wirtsbetrieb ausübte, wird aufgelöst und verpachtet werden.

In England wird man mit Befriedigung von dieser Flottenausscheidung Kenntnis nehmen.

## Die bayerische Königsfrage.

(Telegraphische Berichte)

München, 22. Oktober. Die Münchener Neuesten Nachrichten schreiben zum Zusammentritt der Kammer der Reichsräte, daß ein feiner Zeitpunkt gegen die Abdankung der Königsfrage und der Bekanntgabe der Stellung der Reichsräte. Der kommende Montag werde jedenfalls die Entscheidung in der Königsfrage bringen, nachdem die bürgerlichen Parteien des Landtages fastlich eine Verständigung erzielt hätten. Die Staats-

regierung arbeite eine Vorlage über eine Verfassungsänderung aus.

## Vier Personen unter dem Verdacht der Spionage verhaftet.

(Privat-Telegramm)

Saarbrücken, 22. Oktober.

In Saarlouis sind heute vier Personen unter dem Verdacht der Spionage verhaftet worden. Vier Personen, die in einem Automobil in Saarlouis eintrafen, übernachteten im Hotel „Alteingeschlossener Hof“. Es waren drei Herren und eine Dame. Einer der Herren sprach heute früh auf einem Spaziergang den Polen vor dem Bezirkskommando an, unterließ sich mit ihm und gab ihm ein kleines Geldgeheimnis. Dieser Vorfall war von einem Unteroffizier beobachtet worden, der den Automobilisten verhaften ließ. Als zur genaue Feststellung des Sachverhalts wird das Hotel bewacht und von jedem Verkehr mit der Außenwelt abgegeschnitten. Die beiden anderen Herren und die Dame wurden gleichfalls in Haft genommen.

## Der monarchistisch-kerikale Putsch in Portugal.

(Telegraphische Berichte)

Lissabon, 22. Oktober.

Unter den bei dem gestrigen Putsch Verhafteten befinden sich mehrere Persönlichkeiten in höherer gesellschaftlicher Stellung. Auch Offiziere und Polizeibeamtliche haben an der Bewegung teilgenommen. Ein Kapitänleutnant wurde im Hospital verhaftet, aber es gelang ihm, zu entfliehen. Ein ehemaliger Beamter des Ministeriums des Innern wurde bei Cascaes, mehrere Offiziere und Sergeanten in der Marinetaferne verhaftet. Ein Sergeant tötete sich durch einen Schuß in den Kopf. Die „Patriot“ schreibt, die Bewegung sei durch zwei Komitees, ein militärisches und ein bürgerliches, geleitet gewesen. Die erste sollte mit der Ermordung der Minister und höheren Beamten beginnen, jedoch sollen drei Kolonnen gleichzeitig in Aktion treten. Die Bewegung sollte in Esparto, Braga, Evora und Bianna einziehen. Das Mobilis der Zeitungen „Dia“ und „Luz“ wurde demoliert. Aus Esparto wird gemeldet, daß im ganzen Norden des Landes Ruhe herrscht. Die Polizei hat dort zahlreiche Monarchisten verhaftet und Waffen beschlagnahmt.

Lissabon, 22. Oktober.

In den Kasernen der Marine, der republikanischen Garde sowie in den Kasernen der Infanterie ist der unter den Gruppen herrschende Geist der Republik günstig. Die Eisenbahnverwaltung zwischen Lissabon und Esparto, die eine kurze Zeit wegen Beschädigung der Gleise unterbrochen war, ist wiederhergestellt worden. Moreira Almeida, der Direktor der Zeitung „Dia“, hat Lissabon verlassen.

## Spanische Behörden kompromittiert?

London, 22. Oktober.

Die Anruhen in Lissabon sind fürwahrnehmender Natur, als es das erste offenbar von der Zensur fast zusammengehaltene Telegramm ausgeben wollte. Ein interessanter Bericht, den die „Daily Mail“ über die Anruhen heute früh veröffentlicht, und der ebenfalls zum Teil von der Zensur fast verheimlicht ist, zeigt, daß die Aufstandsbewegung einen erheblichen Charakter hat. Die Anruhen sind von Monarchisten hervorgerufen worden und zeigen, daß sie einheitlich geleitet und organisiert waren. Ganze Bänder erwarteten an der spanischen Grenze den Ausbruch der Revolution und das Zeichen zum Marsch auf portugiesisches Gebiet. Alle Wahrscheinlichkeit nach stehen die Republikaner unter dem Kommando von Esparto und der plant, beim Ausbruch der Revolution direkt nach Lissabon zu ziehen. In verschiedenen Stellen des Landes sind republikanische Waffen- und Munitionsdepots verborgen, auch rednet man von Seiten der Monarchisten mit einer Unterdrückung der Republikaner.

Verdächtige Republikaner, die eine führende Rolle bei den Anruhen gespielt haben, sind verhaftet worden. Ganz Lissabon wird von starken Patrouillen der als zuverlässigste Stütze der Regierung bekannten republikanischen Garde bewacht.

Auch unter den Soldaten herrscht ein lebhaftes Interesse. In Estoril, einer Vorstadt von Lissabon, wurden ein Oberst, zwei Leutnants und acht Unteroffiziere verhaftet. Nur mit Mühe ist es gelungen, einen Oberst auf das Gewehrdepot zu verhaften, die mit den Soldaten eines Infanterieregiments in Verbindung zu treten suchten. Die Telegraphenleitungen zwischen Lissabon und dem Norden sind von den Republikanern durchschnitten worden. Eine Eisenbahnbrücke wurde in die Luft gesprengt, so daß der Verkehr von Esparto nach Lissabon einen mehrstündigen Ausfall erlitt. Die Ministerien werden Tag und Nacht von den der Regierung ergebenen Marine- und Lufttruppen bewacht. Die republikanischen Zeitungen sind konfisziert. Die Bewegung selbst ist von Spanien aus geleitet worden und scheint von verschiedenen spanischen Behörden inoffiziell Unterstützung erfahren zu haben.

## Die Reichsriegsflagge auf den U-Booten.

Auf Befehl des Kaisers haben die U-Boote der Marine von jetzt ab die Reichsriegsflagge zu führen.

Die Reichsriegsflagge auf den U-Booten. Auf Befehl des Kaisers haben die U-Boote der Marine von jetzt ab die Reichsriegsflagge zu führen. Eine Zeitschrift über den Rückgang der Geburten. Wie wir hören, soll über die Erhebungen, die über den Rückgang der Geburten angefertigt sind, eine eingehende Zeitschrift ausgearbeitet werden, die dem zuständigen Reichsminister vorgelegt werden wird. Gegenwärtig sind noch nicht alle Berichte, die hierüber eingeholt wurden, bei dem zuständigen Reichsminister eingegangen. Es