61. Jahrgang No. 503

Berliner Volks-Zeitung

Morgen-Ausgabe
Sonntag, 26. Oktober 1913

Erscheint täglich zweimal, Sonntags nur morgens, Montags nur abends. Abonnementspreis in Gross-Berlin und vielen Orten der Provinzen Brandenburg, Sachsen u. Herzogt. Anhalt 20 Pf. wöchentl. bzw. 85 Pf. monatl. frei ins Haus, vierteljährl. M 2.55. Abonnementspreis für auswärts bei Bezug durch die Post: monatlich 90 Pf. und vierteljährl. M. 2.70. Insertionspreis für die Zeile 50 Pf., Stellenangebote und Gesuche 40 Pf. Kleine Anzeigen: das Wort 8 Pf., jedes fettgedruckte Wort kostet 15 Pf. — Redaktion und Haupt-Expedition: SW. Jerusalemer Strasse 46-49. Tel.: Amt Zentrum, Nr. 10151-10142.
Chefredakteur: Karl Volkrath, Berlin SW.

mit Täglichem Unterhaltungs-Blatt
Illustrierter Familien-Zeitung und
farbig illustriertem Witzblatt ULK

Filialen: Prinzenstr. 41, Wiener Str. 1-5, Frankfurter Allee 6-12, Grosse Frankfurter Str. 81, Prenzlauer Allee 54, Schönhauser Allee 144, Schönhauserdamm 4, Schönhauserdorfer Str. 27, Badstr. 55, Königstr. 56-57, Rosenthaler Str. 45, Rathenower Str. 3, Potsdamer Str. 35, Leipziger Str. 135, Blücherstr. 69, Charlottenburg: Tauentzienstr. 2, Kantor 34, Scharrenstr. 9, Friedenau: Rheinstr. 19, Steglitz: Albrechtstrasse 130, Tegel: Berlinerstrasse 90, Tempelhof: Berliner Strasse 147, Wilmersdorf: Uhlandstrasse 88-89, Brandenburg: Steinstrasse 11, Frankfurt a. O.: Regierungsstrasse 5, Potsdam: Brandenburger Str. 23, Spandau: Breite Str. 47.
Druck und Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW.

Hierzu die Wochen-Beilage „ULK" No. 43.

Das neue Wahlrecht in Italien.

Von

Professor **Dr. Ermanno Loevinson** • Rom.

Heute werden die Wähler Italiens zusammentreten, um zu bestimmen, wer sie während der nächsten fünf Jahre im Parlament zu vertreten haben wird. Die Wahlen werden zum ersten Male nach dem Gesetze vom 30. Juni 1912 stattfinden. Dieses bildet, wie der Führer der Opposition, Sidney-Sonnino, in einem Brief an seine Wähler mit Recht hervorhob, neben der Besetzung Libyens einen der wichtigsten Markksteine im Leben der italienischen Nation, weil es die Anzahl der Wähler von 3 300 000 auf 8 600 000, also um 5 300 000 vermehrt!

Wähler sind nunmehr alle diejenigen Italiener, die das 30. Lebensjahr hinter sich haben, auch wenn sie weder lesen noch schreiben können; außerdem bereits nach vollendetem 21. Lebensjahre eine ganze Reihe von Kategorien; zum Beispiel Personen, die mindestens die niedere Elementarschule absolviert haben oder eine kleine direkte Steuer zahlen, sowie ausgediente Soldaten und ehemalige Unteroffiziere. Uebrigens besitzen Offiziere, auch wenn sie noch im aktiven Dienst sind, das Wahlrecht.

Ebenso wie bisher sind höhere Offiziere wählbar, Pfarrer und Domherren aber nicht; auch bleibt die Zahl der Staatsbeamten, die im Parlament sitzen können, auf 40 beschränkt. Eine Neuerung in demokratischem Sinne, die auch dem minder Begüterten die Möglichkeit der Teilnahme an der Gesetzgebung gewähren soll, ist die jährliche Entschädigung von 2000 Lire für Portoauslagen, die jedem Abgeordneten gewährt wird, und eine weitere bis zu 4000 Lire, insofern er nicht Staats- oder Provinzialbeamter ist.

An der bisherigen Einteilung des Landes in 508 Wahlkreise ist nichts geändert worden, obwohl die in den letzten Jahrzehnten eingetretene Verschiebung in der Bevölkerungsdichtigkeit eine andere Einteilung dringend nötig gemacht hätte: Große Industriezentren wie Mailand und Turin werden auch fernerhin eine im Verhältnis zu manchem entvölkerten Landwahlkreis allzu geringe Vertretung im Parlament aufweisen. Doch bestimmt ein Paragraph des neuen Wahlgesetzes, daß künftig jedesmal nach Veröffentlichung des Resultats einer allgemeinen Volkszählung, die in Italien alle zehn Jahre stattzufinden pflegt, eine Revision in der Verteilung der Deputierten auf die einzelnen Wahlkreise stattfinden soll. Wie bisher hat der Wahltag stets ein Sonntag zu sein und die Wahlhandlung dauert von morgens 8 Uhr bis abends 8 Uhr.

Auf jedem Wahltisch befinden sich zwei Glasurnen. Sie sind an dem Tisch so befestigt, daß sie ohne den Willen des Wahlvorstandes nicht umgeworfen oder entfernt werden können. Die eine Urne enthält die leeren Kuverts, die den einzelnen Wählern in die Hand gegeben werden, die andere empfängt die Kuverts, in die der Wähler seinen Stimmzettel gesteckt hat. Um die Ersetzung der offiziellen Kuverts für die Stimmzettel durch andere, von außen hereingebrachte unmöglich zu machen, wird jedes Kuvert vom Präsidenten mit der Nummer des Wahlbezirks, die aber erst am Morgen vor Beginn der Abstimmung durch das Los bestimmt ist, abgestempelt. Ebenso wird durch das Los die Nummer von jedem Hundert Kuverts, das jeder Stimmzähler zu numerieren und zu unterschreiben hat, bestimmt.

Präsident und Vizepräsident des Wahlvorstandes werden, um Parteilichkeiten zu verhindern, vom Oberpräsidenten des Landgerichts ernannt, und zwar, wenn irgend möglich, aus dem Richterstande; im Notfall können auch Notare, ehemalige Offiziere, pensionierte Zivilbeamte oder niedere Gerichtsbeamte dazu ernannt werden.

Abgesehen von dem bisherigen Deputierten des Wahlkreises sind nur diejenigen Kandidaturen gültig, die vor dem Wahltage dem Präfekten der Provinz von wenigstens 200 Wählern angekündigt werden. Jeder Kandidat hat das Recht, zwei Vertreter von sich den Wahloperationen beiwohnen zu lassen. Den Stimmzetteln, für die im ganzen Wahlkreis ein und derselbe Typus beizubehalten ist, darf ein auch den Analphabeten verständliches konventionelles Zeichen, also zum Beispiel ein roter Strich, aufgedruckt werden. Dies ist der originellste Gedanke an dem ganzen Wahlgesetz. Uebrigens dürfen die Vertreter der Kandidaten dem Wähler, der an den Wahltisch tritt, einen oder mehrere Stimmzettel in die Hand geben.

Um zu verhindern, daß andere als in den Wahllisten verzeichnete Personen, zum Beispiel Vertreter von Verstorbenen oder Ausgewanderten teilnehmen, ist die Identifizierung der Wähler mit vielen Kautelen umgeben. Neu ist, daß zur Erleichterung der Identifizierung die Wähler sich schon vor den Wahlen vom Amtsrichter eine mit ihrer Photographie versehene Erkennungskarte ausstellen lassen können. Das Wahllokal ist durch eine 1,20 Meter hohe Zwischenwand in zwei Räume geteilt. Im ersten, worin sich der Eingang zum Wahllokal befindet, können sich die Wähler aufhalten; im zweiten, in dem sich die Wahlhandlung vollzieht, dürfen sie nur während dieser verweilen. — (Ein zweiter Artikel folgt.)

Absetzung eines portugiesischen Professors. Wie aus Lissabon gemeldet wird, wurde der Professor Lobo d'Avila der Universität Coimbra, der einen hohen Posten im Justizministerium bekleidet, abgesetzt, weil er zu den Monarchisten Beziehungen unterhalten hatte.

Pégoud — der Beherrscher der Luft.

Mit einem maßlosen Staunen, mit einer Verblüffung, die jedes andere Gefühl zurückdängte, mit einer Bewunderung, die so groß war, daß sie zunächst nur in einem einzigen Ausdruck fand, hat gestern Berlin Pégoud fliegen gesehen. Wie soll man Pégoud bezeichnen? Kann man ihn Meister nennen oder Flugkünstler? Ach nein, es sind leere, abgebrauchte Worte! Pégoud stürzt mit senkrecht aufgestelltem Apparat aus einer Höhe von tausend Metern herab, und wenn er nur noch 400 Meter vom Erdboden entfernt ist, richtet er sich zu horizontaler Fahrt auf und gleitet dahin. Da plötzlich stellt sich das Flugzeug wie ein sich bäumendes Roß hoch, überschlägt sich nach rückwärts, fliegt verkehrt dahin — Pégoud winkt mit der Hand Grüße herab, dann ein Schwung: der Apparat macht den Kreis voll, richtet sich auf und der Flieger rauscht dahin, als sätze er im sicheren Schutz einer Droschke zweiter Güte seligen Angedenkens. Da plötzlich stellt sich der Apparat seitlich auf und — stürzt nicht ab, sondern gleitet weiter! Halten ihn unsichtbare Geisterhände? Nein, es ist die kraftvolle Hand Pégouds.

Wie soll man Pégoud nennen? Es gibt nur eine Bezeichnung: Er ist der Beherrscher der Luft. Er hat dem Luftmeer alle Tücken abgelauscht; er weiß, woher aus seiner Unendlichkeit die Gefahren kommen, und er spottet ihrer! Die Luft ist nicht gefährlich; nicht für ihn und — wie er behauptet — nicht für andere!

Mehr als hunderttausend Menschen folgen mit atemloser Spannung diesen unerhörten, nie geschauten und nie für möglich gehaltenen Schwingungen durch den Aether. Und alle bedrückt die Frage: Ist das Gesetz der Schwerkraft aufgehoben? Das sind die Laien, die schon mit offenem Munde stehen, wenn ein Flieger über die Häuser Berlins dahinzieht. Aber dort an den offenen Schuppen, in denen man Flugzeuge sieht, deren groteske Form um so phantastischer wirkt, als sie sich in totenähnlicher Regungslosigkeit präsentieren, stehen unsere deutschen Flieger und blicken, wenn auch sprachlos, so doch mit unverhohlener Bewunderung in die Luft und sehen ihren Fluggenossen in tausend Stellungen, die für jeden von ihnen den sicheren Absturz, den sicheren Tod bedeutet hätte. Aber Pégoud stürzt nicht ab. Und in das Gefühl der Bewunderung mischt sich bei den Fliegern das Gefühl einer unendlichen Sicherheit: Was der da oben kann, muß uns doch auch gelingen, und wenn es uns gelingt, dann sind wir gefeit vor dem Tode, der uns bisher mit grausigem, teuflischem Grinsen verfolgt hat, wenn unser Apparat auch nur um Haaresbreite die Grenze dessen überschritt, die wir bisher für möglich gehalten.

Das ist der nächste Erfolg Pégouds, daß er die moralische Stärke unserer Flieger hebt.

Werden sie es ihm nachmachen? Natürlich nicht sofort. Es wird keiner nun sofort in die Höhe steigen und blindlings einen Kobolz schießen, aber versuchen werden sie zunächst, ganz langsam, ganz nach und nach, und ich sehe den Tag kommen, an dem es in der Johannisthaler Luft zugehen wird, wie auf einem Spielplatz, auf dem sich übermütige Jungen tummeln. Die Flieger werden Purzelbäume schlagen und über die dummen an den Straßenstaub gebundenen Menschen lachen, die da meinen, daß das Fliegen mehr sei als eine Spielerei ....

Auf dem Flugplatz.

Es ist 12 Uhr mittags. Die Sonne leuchtet in strahlender Schönheit vom azurblauen Himmel herab, und wenn nicht eine leichte, ganz leichte Brise — es geht ein Dreisekundenmeterwind — kalte Schauer mit sich führen würde, man könnte wähnen, es sei ein Frühlingstag. Pégoud hat Glück. Der goldene Sonnenschein und der lachende Himmel machen den Tag zum Feiertag. Noch fehlen drei Stunden bis zu dem Fluge, der alles in Erstaunen setzen soll, aber schon treffen die ersten Vortruppen des Publikums ein. Jeder will sich einen guten Platz sichern, denn nicht nur in der Luft will man Pégoud sehen, sondern auch ihn beobachten, wenn er startet, wenn sein Flugzeug den sicheren Boden verläßt, und wenn er wieder landet.

Als erste sind natürlich am Platze Pégoud und sein Monteur Pierrot, einer der ältesten Aviatikmonteure Frankreichs überhaupt und der Bleriotwerke im besonderen, der einzige Mensch, dem der Flieger uneingeschränkt vertraut. Liegt doch in dessen Hand sein Leben! Die geringste Unachtsamkeit Pierrots kann Pégoud das Leben kosten. Aber Pierrot kennt keine Unachtsamkeiten. Er liebt Pégoud, der den Alter nach sein Sohn sein könnte, wie einen Sohn, abgöttisch, je nach mehr, wenn es überhaupt eine Steigerung geben könnte. Pierrot ist sich seiner Verantwortung bewußt; er weiß, daß ein Mensch sein Leben in seine Hände gelegt hat, und er behütet und beschützt dieses Leben mehr, als wenn es sein eigenes wäre. Und es ist rührend, wie das Wohlergehen Pégouds sein ganzes Fühlen und Denken erfüllt. Von dem Augenblick an, da Pégoud den Boden verläßt, hängen Pierrots Blicke wie festgebannt an dem Apparat, und an jeder Bewegung kennt er die Absicht des Mensch gewordenen Vogels da oben und weiß vorher, was nun im nächsten Augenblick geschehen wird. Pierrot ist aber nur aufmerksam, nicht erregt! Er lächelt über die Exklamationen der Menge, wenn sie ob einer gewagten Schwenkung erschrickt. Er weiß, Pégoud sitzt sicher und mit derselben unendlichen Ruhe da oben, mit der er hier unten steht. Und dieser Pierrot wird immer genannt werden müssen, wenn man von Pégoud spricht. ...

Es ist ½1 Uhr. Pégoud und Casanova, die Direktoren Kronau und Fürst kommen aus dem Schuppen, in dem der Bleriotapparat des Fliegers untergebracht ist, über das weite Feld zur Restauration über den Logen des ersten Platzes. Pierrot war zurückgeblieben zur Bewachung des Flugzeuges. Er würde dieses Amt keinem anderen anvertrauen. Pégoud hat an seiner Maschine gearbeitet und fühlt nun Hunger. Der verkehrte Flug mit dem Kopf nach abwärts verbietet ihm aber, den Magen allzu sehr zu belasten. Drei kernweiche Eier und zwei Glas Rotwein, das ist alles, was er zu sich nimmt. Aber man läßt ihn nicht dieses bescheidene Mahl in Ruhe zu sich nehmen. Die Spitze des Heerwurms der Neugierigen ist auf dem Flugplatz angelangt, und auf dem Zehnmarkplatz haben die Ankömmlinge sofort die Anwesenheit Pégouds bemerkt. Nun Nu beginnt ein Sturm auf den Flieger. Männer und Frauen stürzen mit Ansichtskarten, die sein Porträt tragen, auf ihn zu, und jeder und jede will seine Unterschrift haben. Und gutmütig unterschreibt er jede Karte, zehn, zwanzig, fünfzig, hundert. Endlich wehrt er ab: „Ich muß ja für meine Mechaniker sorgen." Und er nimmt einen Pack von vielleicht zweihundert Ansichtskarten und unterschreibt jede einzelne, damit seine Mechaniker aus dem Verkauf der Karten zu einem angenehmen Nebenverdienst kommen. Da erscheint der zweite Mechaniker Pégouds, um diesem eine Meldung zu machen und sich rasch wieder zu entfernen. Jedoch Pégoud läßt ihn nicht so rasch wieder los. Der Mann, der schwer gearbeitet, soll sich erst mal tüchtig stärken. Wie sehr die Arbeit Appetit macht, kann man nun mit vieler Heiterkeit konstatieren. Der Kontrast ist auch zu groß. Während der Flieger kaum genug zu sich genommen, um die Regungen eines erwartungsvollen Männermagens zu beschwichtigen, läßt der Mechaniker ein Rumpsteak, eine Portion Schinken, ein Riesenstück Käse, Weintrauben, Birnen, Aepfel und Pflaumen, vier Brötchen und eine Flasche Rotwein in dem Abgrund seines Schlundes verschwinden, und zu der Quantität der Speisen steht nur die Geschwindigkeit, mit der er von der Gottfreundschaft Gebrauch macht, in richtigem Verhältnis ...

Der weite Platz füllt sich immer mehr. Hunderte von ratternden Automobilen laden ihre Insassen ab, die Stadtbahn und die Straßenbahn schleppt die Menge herbei, und die Zahl des „Fußvolks" ist Legion.

Um 2 Uhr holt Pégoud seinen Apparat aus dem Schuppen, um ihn nach der großen Halle zu fahren, wo er zur allgemeinen Besichtigung aufgestellt wird. Sofort strömt eine ungeheure Menschenmenge, voran natürlich die „Männer vom Bau", nach und jeder sucht nun durch schärfste Untersuchung festzustellen, ob etwa in einer besonderen Konstruktion das Geheimnis des Erfolges liege. Aber es ist nichts anderes zu entdecken, als daß die Spannbrähte etwas stärker sind — und dessen wird auch nur der Fachmann gewahr — daß das Höhensteuer breiter ist, als bei gewöhnlichen Apparaten. Die hunderttausend Menschen, denen es nicht möglich ist, die Halle zu betreten, finden unzweifelhaften Zerstreuung an zwei Johannisthaler Fliegern, die es sich nicht versagen konnten, einige Male über dem Flugplatze dahinzurattern. Der Zeiger weist auf 3 Uhr. Man wartet noch auf den Direktor der Flugplatzgesellschaft, Major v. Tschudi, der mit anderen hervorragenden Persönlichkeiten des Flugwesens aus Leipzig kommen soll, wo er dem Deutschen Luftfahrertag beigewohnt hat. Ohne ihn und die anderen Autoritäten will man nicht beginnen. Auf dem Flugplatz haben sich inzwischen Großherzog Paul Friedrich von Mecklenburg-Schwerin, der Bruder der Kronprinzessin, der Generalinspekteur der Verkehrstruppen, Generalleutnant v. Hänisch und fast alle hier weilenden Offizierflieger eingefunden. Auf allen Plätzen drängt sich eine ungeheure, ungeduldige Menschenmenge.

Um 3¼ Uhr entschließt man sich, nicht länger zu warten. Dem in der Luft spazierenden Flieger wird ein Zeichen gegeben, zu landen, er senkt sich herab, und der Apparat Bleriots wird aus der Halle geschoben.

Der Start.

Eine ungeheure Bewegung geht durch die Menschenmenge. Man steigt auf Zäune und Staketen, reckt sich die Hälse aus, um nur ja nicht das geringste Detail aus dem Auge zu verlieren. Hunderttausend Ferngläser richten sich auf den Apparat und auf Pégoud, der in fröhlichster Stimmung hinterhergeht. Ein Heer von Photographen verfolgt ihn, und alle Augenblicke muß er stillhalten, um in allen möglichen Posen geknipst zu werden. Endlich ist er am Startplatz angelangt. Ein Operateur steht zum Filmen bereit und dreht und dreht die Kurbel, damit ja alles auf das Zelluloidband kommt. Pégoud schwingt sich in den Führersitz, und wieder drängen die Photographen heran. Die Gendarmen wollen sie zurückdrängen, aber lachend ruft Pégoud: „Laßt doch die Leutchen gewähren." Man hört noch einigemal das Knacksen der photographischen Apparate, dann wird es ernst. Alle Unberufenen, denen es gelungen war, an den Startplatz heranzukommen, müssen sich zurückziehen. Pierrot steigt hinter Pégoud auf den Apparat, um den Flieger anzuschnallen. Ein breiter Ledergurt zieht sich um Brust und Rücken des Fliegers. Der Gurt ist nach unten mit Riemen am Sitze befestigt, während ihn nach oben breite Träger ans Leder sichern, die über die Schultern Pégouds gelegt werden. Vom Rücken läuft unter dem Sitz ein zweiter breiter Lederriemen, der vorn an der Brust am Gurt festgemacht ist. Das Riemenzeug wird noch einmal geprüft, dann untersucht Pégoud noch rasch den Rotationsmotor: Ca va! Pierrot stellt sich an den vorn am Apparat angebrachten Propeller, um ihn in Schwung zu bringen, während sich rückwärts zwei Mann an das Steuer klammern, um ein allzu schnelles Abspringen des Apparats zu verhindern. Pégoud setzt mit einem Handgriff den Motor in Tätigkeit, ein Sausen und Brausen ertönt, der Apparat ist in Bewegung. Fünf Meter etwa rollt er am Boden dahin, dann erhebt er sich in die Luft.

Der Flug.

Langsam fährt Pégoud durch die Luft und umkreist den Platz. Die Menschenmenge ist totenstill: sie erwartet den ersten Sturzflug. Aber Pégoud macht noch keine Miene, seine Kunst zu zeigen. Ruhig fährt er seine Bahn, man merkt nur, daß er allmählich höher steigt. Da plötzlich ein tausendstimmiger Schrei. Der Flieger hat sich ganz