Norddeutsche Allgemeine Zeitung.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" erscheint wochentäglich Abends und am Sonntag Morgen. Der Abonnementspreis ist für das Deutsche Reich vierteljährlich Mark 4.—, für das Ausland nach dem entsprechenden Postaufschlag. Abonnements werden bei allen Postanstalten angenommen. Für Berlin abonniert man bei den Zeitungsspediteuren und bei der Expedition der Zeitung.

Berlin SW. 48
Wilhelm-Straße Nr. 32.
Fernsprecher:
Redaktion: Amt VI, 3394. • Expedition: Amt VI, 2248.

Inserate nehmen die Expedition der Zeitung und alle Inseratenbureaus zum Preise von 40 Pf. für die sechsgespaltene Petitzeile und von Mark 1,25 für die viergespaltene Petitreklamezeile entgegen. Zusendungen für den Inseratenteil sind an die Expedition, für den redaktionellen Teil an die Redaktion zu adressieren. Unbenutzte Einsendungen werden nicht aufbewahrt.

Nr. 202. [48. Jahrgang.] Sonntag den 29. August 1909. Erste (Abend-)Ausgabe. [48. Jahrgang.] Nr. 202.

Berlin, den 28. August.

Der Graf-Zeppelin-Tag in Berlin.

Ueber die Fortsetzung der Fahrt des Luftschiffes Z. III. von Ostheim sind von gestern noch folgende Meldungen eingelaufen:

Schwabach, 3 Uhr 58 Min. Z. III. fährt über unsere Stadt in etwa 100 Meter Höhe.

In Nürnberg.

Nürnberg, 27. August, 4 Uhr 10 Min. Z. III. ist soeben über Nürnberg erschienen und zeigt eine rote Flagge, will also landen. Z. III. ist gegen 4½ Uhr auf einer großen Waldlichtung etwa 600 Meter hinter dem Dutzendteich glatt gelandet.

Z. III. hat Motordefekt, sonst fehlt weiter nichts. Ein Monteur von der Daimler-Motorgesellschaft kommt um 8 Uhr mit einem Zylinder, welcher ausgewechselt wird. Sobald dies geschehen, nimmt das Luftschiff seinen Flug wieder auf.

Nach der unter unbeschreiblichem Jubel der Bevölkerung erfolgten Landung und Verankerung des Z. III. erklärte Graf Zeppelin zun. einem Vertreter der Presse, daß ein Uebernachtbleiben des Luftschiffs nicht beabsichtigt sei, und daß die Weiterfahrt angetreten werden soll, sobald die nötige Reparatur vollendet worden sei.

Von Nürnberg ging an die Luftschiffbaugesellschaft Zeppelin in Friedrichshafen folgendes Telegramm ein: Ein Monteur der Daimlergesellschaft trifft um 8 Uhr Abends mit einem Zylinder hier ein. Der Aufstieg hängt von der Dauer der Reparatur ab. Am Luftschiffe alles intakt.

Im Laufe des Abends soll der neue Daimler-Motor eintreffen, der sofort eingesetzt werden wird, so daß noch im Laufe der Nacht oder sogar schon Abends die Weiterfahrt des Z. III. nach Bitterfeld erfolgen kann.

Ueber den Empfang des Luftschiffs in Nürnberg wird berichtet:

Schon vom frühen Morgen an strömte die Bevölkerung hinaus nach dem Dutzendteich. Von 9½ Uhr ab umfaßte eine nach vielen Tausenden zählende, stetig anschwellende Volksmenge die große Waldwiesenfläche, die als Landungsstelle für Z. III. hergerichtet und durch Seile und Schutzmannsketten abgesperrt worden war. Als sich gegen 11½ Uhr die Nachricht verbreitete, das Luftschiff habe Weißenburg passiert, und daß eine Landung in Nürnberg notwendig sei, stieg die Erwartung der harrenden Menge aufs Höchste; glaubte man doch mit Bestimmtheit, in einem kleinen Stündchen den Z. III. begrüßen zu können. Einsetzender Regen vermochte die frohe Stimmung nur sehr wenig zu beeinträchtigen, wohl aber die nach 12 Uhr umherschwirrenden Gerüchte, daß Z. III. eine Zwischenlandung habe vornehmen müssen, weil er Defekt erlitten habe. Trotzdem harrte die Menge weiter aus. Um 12½ Uhr traf dann die Meldung aus Gnotzheim ein. Rasch berechnete man, daß der Luftsegler kaum vor 2½ Uhr am Dutzendteich sein könne. Ein Teil der Zuschauermenge wanderte zum Mittagbrot nach Stadt, ein anderer harrte über Mittag am Landungsplatze aus. Zahlreiche Geschäfte hatten Mittag geschlossen von 10 Uhr ab ihrem Personal freigegeben. Es herrschte in der ganzen Stadt fröhliche fieberhafte Erwartung.

Die Volksmenge, die sich in der Mittagszeit auf die Nachricht vom späteren Eintreffen des Z. III. zum größten Teil nach Hause begeben hatte, war um 2 Uhr wieder stark angewachsen und harrte gespannt des Luftschiffs. Bald nach 4 Uhr hoben sich die Umrisse des Z. III. schwach vom grauen Horizonte ab. Unbeschreiblicher Jubel erfaßt die vielhundertköpfige Menge. Allmählich kann man die einzelnen Teile des Luftschiffs unterscheiden und hört das surrende Geräusch der Propeller. Um 4 Uhr 10 Min. scheint der Z. III. sich zum Landen zu senken. Die Volksmenge läßt sich nicht mehr zurückhalten und durchbricht die Absperrung, um zur Landungsstelle zu eilen. Das Luftschiff bewerkstelligt unter lebhaften Kundgebungen des Publikums die Landung und um 4 Uhr 28 Min. ist die Verankerung beendet. Nachdem der junge Graf seinen Fahrgenossen die nötigen Anweisungen gegeben hatte, begab er sich in die Stadt; unter hohe Rotenungsprähsident v. Graf ihm seine wärmsten Glückwünsche ausgesprochen. Trotz des Regens wandern noch immer Schaulustige zur Landungsstelle hinaus, um sich des seltenen Anblicks zu erfreuen.

10 Uhr Abends. Z. III. liegt noch fest verankert auf seinem Anterplatz dicht am Dutzendteich. Die Monteure sind eifrigst damit beschäftigt, die Ersatzteile einzumontieren. Ein Aufstieg vor Mitternacht ist kaum zu erwarten; wahrscheinlich wird in den ersten Morgenstunden der Aufstieg erfolgen.

28. August. Amtliche Meldung. Zeppelin III. um 2 Uhr 15 Min. in Nürnberg-Dutzendteich aufgestiegen.

Das Luftschiff ist über den Schwanenbuck in nordöstlicher Richtung auf Bayreuth zu gefahren. Der neue Motor wurde vor der Abfahrt über eine Stunde lang ausprobiert und zeigte durchaus befriedigende Resultate. Nach Einnahme des nötigen Proviants erhob sich das Luftschiff stolz und sicher und schlug sofort die oben angegebene Richtung ein. Das Wetter ist trocken.

Trotz des schlechten Wetters hatte sich gegen Mitternacht eine große Menschenmenge auf der Landungsstelle im Walde hinter dem Dutzendteich eingefunden. Das Luftschiff hob sich vom nächtlichen Himmel noch gewaltiger als bei Tageslicht in fast unheimlichen Dimensionen ab. Um 12 Uhr 30 Minuten die Motore angetrieben wurden, begrüßte die Volksmenge dies mit großem Jubel. Die Abfahrt verzögerte sich aber noch bis nach 2 Uhr. Die Anwesenden blieben trotz der nächtlichen Stunde und der kühlbaren Kühle der Witterung auf der Landungsstelle. Um 2 Uhr 15 Minuten erfolgte dann endlich der Aufstieg. Es war ein großartiger Anblick, wie der Z. III. sich langsam und ruhig in den nächtlichen Himmel erhob. In etwa 50 Meter Höhe machte er eine Schwenkung nach Nordost unbd schlug dann diese Richtung ein. Die anwesende Volksmenge jubelte unausgesetzt, bis das Luftschiff ihren Blicken entschwunden war. Erst beim Heimmarsch zeigte es sich deutlich, wie ausgedehnt gestern der Besuch an der Landungsstelle trotz der späten Nachtstunden gewesen war.

Fahrt nach Bitterfeld.

Bayreuth, 7 Uhr 3 Min. Morgens. Z. III. ist soeben über der Stadt erschienen. Beim Kreuzen Dir. warf eine Karte aus der Gondel mit folgendem Inhalt: 7 Uhr 3 Min. über Bayreuth, alles glatt, an Bord alles wohl. — Das Luftschiff schwebte noch eine Zeitlang über der Stadt und verschwand dann in den Wolken.

Hof in Bayern. Z. III. hat um 9½ Uhr Münchberg passiert. Um 10 Uhr 28 Min. hat Z. III. Hof erreicht. Er hat sehr starken Gegenwind gehabt. — Z. III. wurde in Konradsreuth bei Hof um 10 Uhr gesichtet und Hof in der Richtung Plauen um 10 Uhr 30 Min. Vormittags passiert.

Plauen im Vogtl. Z. III. wurde um 11 Uhr 30 Min. über Plauen gesichtet.

Aus Bitterfeld wurde heute um 8½ Uhr folgender Wetterbericht gemeldet: Windgeschwindigkeit in 100 Meter Höhe 4 Meter, in 200 Meter 3,6, in 300 Meter 6,3, in 400 Meter 7,4. Die Windrichtung ist N bis NNO; das Wetter ist trübe, aber aufklarend. Das Barometer steigt.

12 Uhr 45 Min. Nachm. Die außerhalb verbreiteten Meldungen von einer Havarie bezw. von einem Zurückreisen des Z. III. sind falsch. Der Ballon ist in vorzüglicher Verfassung und steigt jetzt in der Richtung auf Greiz.

Reichenbach im Vogtlande. Z. III. überflog die Stadt gegen 1 Uhr in der Richtung nach Greiz. Infolge starken Gegenwindes fuhr der Ballon sehr langsam.

* * *

Graf Zeppelin

war auf der Eisenbahnfahrt von Stuttgart nach Bitterfeld überall Gegenstand begeisterter Huldigungen. Besonders große Menschenmengen hatten sich in Erfurt, Weißenfels und Halle angesammelt. Der Graf erschien überall am Fenster und dankte freundlich durch Schwenken der Mütze für die ihm dargebrachten Huldigungen. In Halle wurden ihm drei Telegramme in den Zug gereicht, worauf er der Menge mitteilte, daß der Ballon um 12 Uhr wieder aufsteigen werde.

In Bitterfeld hatte sich, obwohl andauernd ein feiner Regen fiel, vor dem Bahnhof eine nach Tausenden zählende Menschenmenge versammelt, die in freudiger Erregung die Ankunft des Grafen erwartete. Zur Begrüßung auf dem Bahnsteig waren u. a. erschienen: Hauptmann v. Kehler, Landrat Frhr. v. Bodenhausen und der Kommandeur des Pionierbataillons. Pünktlich um 8 Uhr 45 Min. lief der Zug unter brausendem Jubel in die Halle. Graf Zeppelin, der sehr heiter und wohl aussah, entstieg dem Wagen, gefolgt von Direktor Colsmann und Oberingenieur Kober, sowie in Begleitung des Oberpräsidenten Hegel und des Regierungspräsidenten v. Borries. Nachdem sich der Graf bei den zum Empfang herbeigeeilten Herren bedankt hatte, begab er sich, nicht umdrängt von der Menge, welche ihm herzlich zujubelte und Deutschland, Deutschland über alles sang, zu Fuß nach dem Hotel Kaiserhof, wo er sich sofort in sein Zimmer zurückzog.

Vor dem Hotel sammelte sich alsbald eine große Menschenmenge an, die dem Grafen mit Abfingen von patriotischen Liedern huldigte, so daß er auf dem Balkon erschien, um zu danken.

* * *

s. h. **Aus Bitterfeld,** 27. August, wird uns berichtet: Seht, wie uns nicht in dieser Welt, so sehn' wir uns in Bitterfeld! — Dieses alte Sprichwort bewahrheitete sich gestern Abend und am Morgen des heutigen Tages. Die Bitterfelder hatten sich zahlreich durch die Einzug der Elektrowerke (einer Filiale der Elektrowerke in Greifswald bei Frankfurt a. M.) und durch seine Tonröhren-, Braunkohlen- und Maschinenfabriken zu industrieller Bedeutung gelangt ist. Dann hat sich noch dadurch bemerkbar gemacht durch die Anlegung eines Versuchsplatzes für die Parseval-Luftschiffe, die von den Elektrowerken ihr Gas beziehen, und dadurch, daß diese Gasquelle auch von verschiedenen Luftschiffvereinen als Startplatz benutzt wird. Heute aber ist es in aller Munde. Zum zweiten Male nähert sich ein Zeppelin-Luftschiff der Stadt, um auf dem Terrain des Parsevalschen Uebungsplatzes, der seinerzeit den nördlichsten Punkt der Pfingstfahrt des Grafen bildete, vor seinem Einzuge in Berlin niederzukommen, um Gas nach zufüllen und den Grafen selbst an Bord zu nehmen. Man kann sich denken, wie stolz die Bitterfelder in diesen Tagen geworden sind. Die gewaltigen Bahnhofsanlagen werden nicht leer von Menschen, die aus allen Richtungen der Windrose hier zusammenströmen. Gegenüber dem Bahnhofsportal erhebt sich ein zweistöckiges Gebäude mit der Inschrift Hotel Kaiserhof. Heute ist das Hotel ein Palais, eine Fürstenwohnung. Ein gewöhnlicher Sterblicher findet heute in Bitterfeld kein Quartier mehr. Gestern nachmittag bereits zog ein Bataillon der Magdeburger Pioniere mit klingendem Spiel durch die Straßen hinaus nach dem Flugplatz der Elektrowerke, wo sie heute den Absperrungsdienst zu versehen haben. Drei Viertelstunden Wegs etwa hat man zurückzulegen zum Schauplatz der Ereignisse, der fast so interessant erscheint wie der Tegeler Schießplatz, denn hier geht gewissermaßen die Premiere des großen Schauspiels vor sich. Zunächst ist der Eingangsbogen bereits für die Vorrichtung zur Verankerung des Luftschiffes, eine Riesenbrücke, die aus dem Erdboden hervorragt. Schon seit dem frühen Morgen liegt die Arbeit in den zahllosen Werken Bitterfelds fast vollständig lahm. Eine ganze Anzahl Arbeiter ist überhaupt nicht erschienen; ein anderer Teil hat freiwillig um Entlassung gebeten, und die Unsicherheit, die in Bezug auf die Ankunftsstunde des Grafen Zeppelin herrscht, hat bei Betagtragen, daß die ganz Vorsichtigen sich schon am frühen Morgen in der Nähe der Elektrowerke gelagert hatten, um ja nichts zu versäumen. Kurz nach 11 Uhr traf hier die Nachricht ein, daß das Luftschiff des Grafen Zeppelin über Nürnberg erschienen sei. Man rechnete, daß er bei Bitterfeld bei Einkehrung der gleichen Fahrzeit wie bisher noch neun Stunden brauche, also um acht Uhr Abends hier eintreffen würde. Der Telephon- und Telegrammdienst mit Friedrichshafen ging ununterbrochen seit dem frühen Morgen. Er wickelte sich in einem besonders für den Zeppelin-Tag hergerichteten Postamt auf dem Terrain der Elektrowerke ab. Allein, je weiter der Tag vorrückte, um so geringer wurden die Hoffnungen auf eine rechtzeitige Ankunft des sehnlichst erwarteten Luftschiffes. Der Propellerbruch und die Ausweichlung der Zylinder in Nürnberg hatten zu viel Zeit in Anspruch genommen, daß man noch damit rechnen konnte, daß Z. III. vor Mitternacht hier eintreffen würde, und als es schließlich gar hieß, daß am Sonnabend vormittag erst mit der Ankunft zu rechnen sei, sogen die Massen enttäuscht heim. Sie hatten sich wacker gehalten, trotz stundenlangen strömenden Regens. Am meisten waren die Bedienungsmannschaften von den Elektrowerken zu bedauern, die die Gasnachfüllungsarbeiten ausführen sollten, und schließlich wurden auch sie bis auf weiteres beurlaubt. Nachdem Tiefige wie Fremde sich wieder in dem Bannkreis der Stadt eingefunden hatten, ging es hier in den zahlreichen Wirtschaften noch bis in die späten Abendstunden lebhaft her. Namentlich das Hotel Kaiserhof, wo inzwischen Graf Zeppelin eingetroffen war, bildete den Zielpunkt der Neugierigen.

Berlin in Erwartung Zeppelins.

pl. Berlin befindet sich heute in einem Grade großer Spannung und Erwartung. Nach der bekannten Entdäuschung soll die Reichshauptstadt heute die Genugtuung haben, den Graf Zeppelin bei sich einkehren zu sehen, den Retter-general und General der Luft. Freilich — dessen ist man sich in Berlin heute vormittag bereits klar — die äußeren Umstände sind dem Einzuge nicht günstig. Es war kein Hohenzollernwetter, das auf Berlin herniederlachte, sondern ein schwerer grauer Himmel nahm die Stadt unter seine düsteren Fittiche. Noch heute scheint der Flugrichtung Zeppelins durchaus Schwierigkeiten zu machen. So war es denn an den heutigen Vormittagsstunden vielen Wind- und Wolkenkundigen überaus zweifelhaft, ob Zeppelin sein Programm wird einhalten können. Infolge telegraphischer und telephonischer Meldung durchschwirrten auch Gerüchte die Stadt, daß in der Tat bei Anduer der ungünstigen Verhältnisse ein unwirkliches Eintreffen Zeppelins zu denken sei. Windstille und Sonnenschein hätten Gewißheit geben können; aber der graue Himmel und der anscheinend wirbige Wind lassen alles ungewiß erscheinen, und so war es die große Frage, die man heute früh hören und auf den Gesichtern lesen konnte: kommt er oder kommt er nicht?

Gegen 11 Uhr Mittags ging neue Hoffnung in die Gemüter: das Wetter begann sich aufzuklären. Die graue Wolkendecke wurde dünner und dünner, zerriß sogar hier und da und ließ ein blaues Fleckchen durchschimmern und ab und zu die Sonne durchblinzeln. Wenn auch nicht ganz pünktlich — so wenigstens doch heute noch bei Tageslicht, dachte man, werde Zeppelin kommen. Genaue Mitteilungen werden sich bis zum Abend Gewißheit geben! — Daß sich etwas Großes in Berlin vorbereitet, konnte man schon in den Morgenstunden sehen, besonders auch

auf dem Tempelhofer Felde,

wo, nach dem Programm, der Kaiser das Luftschiff erwarten und wo auch der größte Teil der Berliner den Flieger begrüßen wird. Auffällig war schon die große Zahl der Reise-Automobile, die auf der Tempelhofer Landstraße der Stadt zusteuerten. Die vermummten Gestalten und die Paraden und Soprigten Kriswagen bewiesen, daß es sich um Fremde handelte, die den heutigen Zeppelin-Tag in Berlin zubringen wollen. Das Feld selbst machte freilich einen ziemlich trüben Eindruck. In den Bäumen der Hafenbeide hingen Nebelfetzen. Der Horizont verschwindet in grauem Dunste, mit dem sich der Rauch der Schlote zu einer traurigen Harmonie vereinigt. Eine lebendige bunte Linie bildet die Truppenwarfen, die weit hinten über und von denen her ab und zu Marschmusik herüberschallt. Die Tribünen, die auch dem Paradepublikum dienen werden, sind diesmal reich mit Fahnen und Gruppen geschmückt. Wie ein blasser Silberstreifen leuchtet der lange „See" auf, den die letzten Regenzüge nicht weit von der Paradeappel entfesten ließen. In gestreckem Galopp rasen Reiter über das Feld. Einige reitende Schutzleute sind schon jetzt auf dem Platze. Der Zustand des Feldes ist heute keineswegs so schlecht, wie man nach dem starken Regen der Nacht hätte vermuten müssen. Natürlich sind an sandigen Stellen naturgemäß in der Nähe der Bockbraueret und der Kasernen sehr weich, so daß man bei längerem Stehen allerdings ein wenig einsinkt; aber bis zur Ankunft Zeppelins können selbst diese ungünstigen Stellen — gutes Wetter vorausgesetzt — durchaus „bestehbar" werden. Der größte Teil der Felder ist aber schon jetzt am Morgen durchaus angenehm zu begehen, so daß man bei einiger Vorsicht mit reinem Schuhwerk davonkommt.

Um 10 Uhr Vormittags nimmt das Leben zu. Händler und Sanitätsbeamte sind die ersten, die auf der Bildfläche erscheinen. Die Bockbraueret ist zur großen Rettungswache geworden. Auf der Seite des Tempelhofer Feldes wird eine mächtige Fahne mit dem roten Kreuz eingerammt. An der Bellealliancestraße zeigen kleinere Flagen derselben Art die Zufluchtsstätten für krank gewordene Zuschauer an. Eine große Schar von gut ausgerüsteten Helfern mit der hakenkreuzen weißen Mütze und der roten Kreuzbinde auf dem linken Arm tritt an und empfängt ihre Weisungen. Bei einiger Ordnung der Zuschauermassen kann hier alles sehr gut abgehen. Die Straßenhändler, die nun einmal bei solchen Gelegenheiten unvermeidlich und schon ein gewohnter Bestandteil festlicher Ansammlungen geworden sind, beginnen mit ihrem bunten Kram das ganze Feld zu überziehen. Die meisten bieten Zeppelin-Fahnen, Zeppelin-Postkarten, Zeppelin-Medaillen aus, dazu kommen auch jetzt Zeppelin-Zeitungen „mit das janze Leben vom Zeppelinen von Jugend auf". Auch Bierwagen stehen auf. Sie wollen versuchen — wenn die Polizei sie gewähren läßt — das Bier flaschenweise auszuschenken, und führen auch einen großen Vorrat von Gläsern mit. Die das Tempelhofer Feld umsäumenden Gebäude tragen Flaggenschmuck.

Um 11 Uhr Vormittags nimmt das Leben auf dem Tempelhofer Felde zu. Die Ankommenden zerstreuen sich aber über die weite Fläche und inspizieren die Vorkehrungen, die getroffen werden — sollen. Das Wetter wird allmählich heller. Aus den Schulen strömen bereits die ersten Kinder auf das Feld, obwohl noch nichts zu sehen ist. Die Schulen schließen den Unterricht um 12 Uhr. Zu ihrem aufrichtigen Schmerze haben von dieser Anordnung die Gemeindeschüler aber keinen „Vorteil" (wie die Zeitungen sich ausdrücken): denn über 12 Uhr hinaus wird zu dieser Jahreszeit ja nur in den höheren Schulen unterrichtet. Die Berliner Schulkinder sind heute von der Schokoladenfirma Stollwerck durch eine Anzahl künstlerischer Zeppelin-Karten überrascht worden, die mit einer Beschreibung des Ballons in einem Umschlag versehen waren und keinerlei Reklamebemerkungen trugen, sondern nur den bescheiden gedruckten Namen der spendenden Firma, die mit ihrer Gabe den Kindern eine große Freude machte.

Um 12 Uhr Mittags hat sich die Sonne fegreich durchgebrochen. Die Wolken verschwinden immer mehr. Blauer Himmel leuchtet freundlich auf die Straßen, die um diese Zeit von großen Menschenmassen erfüllt sind, die nun immer zuversichtlicher des großen Ereignisses harren, des Einzuges Zeppelins.

* * *

tr. **Die Ausschmückung der Straßen,** zu der der Magistrat die Bürger aufgefordert hatte, vollzog sich im Laufe des heutigen Vormittags. Bald verhehlen von den Häusern nicht nur preußische und deutsche, sondern auch fahnen anderer Länder herab, österreichisch-ungarische, englische, amerikanische, französische u. a. ein Beweis, daß auch die außerdeutschen Länder lebhaften Anteil an dieser bedeutungsvollen Fernfahrt des Grafen Zeppelin nehmen. Zuerst schmückten sich mit Flaggen die städtischen Gebäude Berlins, vor allen das Rathaus, von dessen Zinnen schon frühzeitig die schwarz-weiß-rote deutsche Fahne lustig im Winde flatterte. Besonders reichen Flaggenschmuck weisen besonders die Friedrich- und die Leipzigerstraße auf, aber nicht nur diese vornehmen Viertel hatten des Grafen gedacht, sondern auch in den Arbeiterquartieren, besonders im äußersten Norden der Stadt, wo Zeppelin zu landen gedenkt, sah man freundliche und herzliche Willkommensgrüße. In den Schaufenstern dieser Geschäfte hatten sich die Anlagen nach dem Zeppelin-Tag gerichtet, da sah man Luftschiffe aus Schokolade, aus Papier und aus Pappe in allen nur erdenklichen Farben. Eine Blumenhandlung in der Lützowstraße trat in dieser Beziehung besonders hervor. Alle 3 Luftschiffe des Grafen Zeppelin waren in buntfarbigen Herbstblumen, in Georginen, Dahlien und Astern dargestellt, an zwei verschiedenen Bäumen hingen goldene Gondeln, die mit Rosen gefüllt waren. Auch die Schiffer hatten des Grafen nicht vergessen. Die vielen Schleppdampfer, die zurzeit an der Mühlendammschleuse liegen, hatten reichen Flaggenschmuck angelegt. Um 11 Uhr rasselten durch die Wilhelmstraße die Sanitätswagen des Garde-Trainbataillons, die sich nach Tegel begaben. Viele Wagen trugen, darunter das von Rudolph Hertzog, schlossen bereits um die Mittagszeit oder in den ersten Nachmittagsstunden, um ihren Angestellten Gelegenheit zu geben, dem denkwürdigen Ereignis beizuwohnen. Die Straßenhändler hatten alle nur möglichen Gegenstände zu verkaufen, die auf die Fernfahrt des Grafen Bezug haben. In ihren Händen sah man Fahnen, Denkmünzen, Broschen, Festkarten und was derartiges mehr sind. Kurz vor 3 Uhr begannen die staatlichen Gebäude zur Begrüßung des Grafen die Flaggen aufzuhissen.

* * *

Den Grafen Zeppelin begrüßt das Militär-Wochenblatt mit folgendem Artikel:

„Mit dankbarer Freude grüßt die Armee Se. Exzellenz den General Grafen v. Zeppelin, den sie mit Stolz einen ihrer Besten nennt, in des Reiches Hauptstadt, in die er, umjubelt von allen Kreisen der Bevölkerung, als Gast Sr. Majestät einzieht. — Am 5. August 1908 der Z. IV. im Gewittersturm vernichtet wurde, da trat Deutschland wie ein Mann an die Seite des unermüdlichen Vorkämpfers, um ihm die Fortsetzung seines Lebenswerkes zu ermöglichen. In wenigen Wochen war ein Kapital von sechs Millionen Mark zusammen, eine stolze Summe, die der Welt einmal wieder zeigte, was unser Volk vermag, wenn es in einem großen Gedanken einig zusammengeht."

Es folgt dann eine Schilderung der Begründung der Luftschiffbau-Gesellschaft Zeppelin und des Baues der neuen Luftschiffe, sowie ihrer Fahrten. Dann heißt es weiter:

„Die halbstarren und unstarren Systeme sollen nicht in eine Konkurrenzentwicklung mit dem starren System hineingedrängt werden. Halbstarre und unstarre Luftschiffe können klein sein, starre Luftschiffe müssen groß sein. Es ist die Begrenzung der Entwicklungsgebiete gegeben. Die Armee kann, wie schon oftmals ausgeführt im Militär-Wochenblatt gesagt ist, nur wünschen, daß alle Systeme in richtigen Bahnen vorwärts kommen, da die verschiedenen Zwecke der Kriegführung verschiedenartige Luftschiffe erfordern. Daher sollte die überelite und leider oft von Unerfahrenheit nicht freie Kritik im Interesse der Sache schweigen. Möge dieses Werk, das heute vielleicht noch im Anfange ihrer Entwicklung steht, möge ihr die nötige Ruhe zur Fortentwicklung gelassen werden. Die außerordentlichen Fortschritte der letzten Jahre verführen zu übermäßigen Forderungen, die Nichterfüllung dieser leitet dann zu abfälligen Urteilen.

Luftschiffe sind vorläufig noch keine Verkehrsmittel, sie können an vielen Tagen unmöglich noch unverweilbare Abhängigkeit von der Windstärke regelmäßige Fahrten machen. Es sind aber hervorragende Beförderungsmittel für eine große Anzahl von Tagen im Jahre. Daher ist der vom Luftschiffbau Zeppelin ausgegangene Gedanke, eine Aktiengesellschaft zu gründen, welche die Motorluftschiffahrt praktisch zu Rund- und Zierfahrten ausführen, mit Freuden zu begrüßen. Daß solche Fahrten an den meisten Tagen gelingen werden, zeigen die herrlichen Fahrten des Z. II. nach Köln und hoffentlich die Fahrt des Z. III. nach Berlin. Darum werden die Zeppeline, auch wenn sie der Wind verläßig an einer Reise von Tagen ausschaltet, ein wichtiges Hilfsmittel der strategischen Fernaufklärung sein. Auch Kavalleriedivisionen können durch solche Geländeabschnitte in ihrer Tätigkeit gehemmt werden! Sollen wir sie deswegen nicht verwenden? Doch nicht nur dem Werke und seiner Bedeutung wollen diese Worte gerecht werden, sie sollen auch sagen, warum wir dessen Schöpfer mit so besonderer Freude willkommen heißen. Wir grüßen in dem Grafen Zeppelin den tapferen Soldaten, der als einer der ersten auf heldenmütigem Mute am 24. bis 26. Juli 1870 Kunde über den Feind brachte. Wir freuen uns, daß es ihm vergönnt war, nach einer an Gefahren reichen militärischen Laufbahn, die ihn bis zu den höchsten Stellen führte, für die Größe des deutschen Namens und des Heeres fortzuwirken in selbstloser, nie zu beugender und schließlich großartig erfolgreicher Arbeit. Für unser Volk wird der Name Zeppelin für alle Zeiten unvergessen bleiben. Ihm bedeutet der Graf Zeppelin trotz all der arberen bedeutenden Luftschiffer die verkörperte Erfüllung des uralten Sehnsuchtswunsches der Menschheit, die Luft nach eigenem Willen durchkreuzen zu können. Daher verdankt die Luftschiffahrt dem Grafen Zeppelin die Anregung zu der gewaltigen Entfaltung der Luftschiffahrt und des Interesses für diese in dem vergangenen Jahr. Seit dem Tage von Echterdingen haben der Deutsche Luftschifferverband und der Luftflottenverein einen auffallenden Zuwachs an Mitgliedern, neuen Vereinen und Ortsgruppen erhalten. Zahlreiche Gesellschaften zur Förderung und Verwertung der Luftschiffahrt sind entstanden. Die Internationale Luftschiffahrtsausstellung (Ila) zu Frankfurt a. M. ist auf dem Boden der Begeisterung entstanden. Die Ila ist das erste derartige großzügige Unternehmen. Sie ist mit Freude zu begrüßen. Ihre ausgeschriebenen Wettbewerbe und die von dem wissenschaftlichen Ausschuß der Ausstellung herausgegebenen Berichte über deren Ergebnis werden der Luftschiffahrt neue Erfolge verheißende Bahnen weisen. So danken wir dem Grafen Zeppelin, daß Deutschland am Ende des ersten Jahrzehnts unseres Jahrhunderts im Zeichen der Luftschiffahrt, als des neuesten, zukunftsreichen Zweiges der Verkehrstechnik steht. Möge und der ehrwürdige Vorkämpfer noch lange erhalten bleiben. Ein Hurra dem Grafen Zeppelin!"

Rückblicke.

Es ist dauernd still auf dem Gebiete der innern Politik; und nur selten unterbrechen scharfe Polemiken die große Ruhe, die nach den bewegten Ereignissen der ersten Sommerhälfte eingetreten ist. Die verschiedenen Erlaßwahlen, die in einigen Wahlkreisen stattzufinden haben, zeitigen in den vorläufigen Betrachtungen darüber, wie sich die bürgerlichen Parteien stellen werden, keine besondere Erregung. In einem dieser Wahlkreise ist schließlich doch eine Einigung zwischen den Nationalliberalen und Linksliberalen über die Person eines Kandidaten erzielt und den Auseinandersetzungen über diesen Punkt der Boden entzogen worden. Auf der anderen Seite hat man in Blättern des Zentrums gar mancherlei über die Frage lesen können, ob das Zentrum hinfort mehr einen reinpolitischen oder konfessionellen Charakter zu betonen habe, wobei die Kölnische Volkszeitung den erstgenannten Standpunkt vertrat und sich der Angriffe von etlichen Zeitungen der Rechten gegenüber verwehren mußte. Dazu ward die Diskussion über die Wirkungen der neuen Steuern fortgesetzt, unter besonderer Betrachtung des Benehmens der zweiten Produktionsbranchen und des Zwischenhandels, die Belastung der betroffenen Gegenstände ungemessen zu steigern und auf das verzehrende Publikum abzuwälzen. Doch scheint die übertreibende Aufgeregtheit, die anfänglich in diesen Erörterungen zu bemerken war, abzufassen; man findet sich mit dem Unvermeidlichen ab, man gewinnt die nötige Aufklärung, und selbst das schöne Wort „Bierkrieg" wird schon seltener als vor einer Woche vernommen.

Schärfere Klänge hört man aus dem Lager der Sozialdemokratie. Da brodelt und poliert es ihr Unblick auf das Parteimeeting, als dessen Schauplatz diesmal die Stadt Leipzig erkoren ist. Das übliche Präludium hat begonnen: Parteibericht, zu stellende Anträge werden bekannt gemacht, Versammlungen im engeren und weiteren abgehalten. Der Parteibericht ist immer ein langatmiges Schriftstück. Wir haben unseren Lesern einige wesentliche Punkte daraus mitgeteilt. Was insbesondere die Finanzen der Partei anbetrifft, so glossiert sie die Leipziger Zeitung in der folgenden zutreffenden Weise: „Die deutschen Arbeiter befinden sich im Durchschnitt noch immer in einer leiblichen Lage, und was die neuen Reichssteuern anlangt, von denen nur rund 300 Millionen Verbrauchssteuern zu einem Teile auch von den Arbeitern mitgetragen werden müssen, so ist das eine Belastung für die Arbeiterschaft, die bei weitem nicht so schwer auf sie drückt wie alle die Beiträge, Abgaben und Sammlungen, die für gewerkschaftliche und sozialdemokratische Kassen erhoben und veranstaltet werden. Lügen die Dinge für die Arbeiter wirklich nur halb so schlimm, wie der Parteivorstandsbericht behauptet, dann würde die Parteikasse schwerlich eine Jahreseinnahme von 1,1 Millionen zu verzeichnen gehabt haben und in der Lage gewesen sein, einen Ueberschuß von mehr als 433 000 ℳ zur Kapitalanlage zu verwenden. Durchschnittlich hat die Sozialdemokratie also, allein für ihre Hauptkasse, im Monat nahe an 100 000 ℳ eingenommen, und dabei magt sie über schlechte Zeiten, Steuerdruck u. a. m. zu klagen! Der Vorwärts hat an die Hauptkasse 118 000 abgeführt; aber seinen Abonnementspreis zu ermäßigen, lehnt der Parteivorstand ab. Die Sozialdemokratie empfindet nämlich nur in der Theorie „sozialistisch", in der Praxis fühlt sie sich bei der Hochhaltung des kapitalistischen Prinzips sehr wohl. Sie kann darum auch auf einen Jahreserlös aus den verschiedenen Parteigeschäften in Höhe von über 400 000 ℳ zurückblicken und Hunderttausende als Darlehen und Unterstützungen an die Parteiprese abgeben — als werbendes Kapital natürlich."

Von den Versammlungen, die in letzter Zeit als Teilsouverturen für den Parteitag stattgefunden haben, verdient noch diejenige des Verbandes der sozialdemokratischen Wahlvereine Groß-Berlins eine nachträgliche Erwähnung. Zunächst gab es da einen Geschäftsbericht, aus dem hervorging, daß sich die Finanzlage des Vorwärts in den letzten Jahren ungünstiger gestaltet hat, und zwar so, daß sich der Ueberschuß in den zwei Jahren 1908 und 1909 um 59 240 ℳ verringerte. Weiter wurde hervorgehoben, daß die Mitgliederzahl der Parteigenossen in den acht Wahlkreisen Groß-Berlins um 5045 zurückgegangen sei. Und aus alledem entnahm der Berichterstatter die Mahnung an die „Genossen", mit allen Kräften weiter zu agitieren. Es folgten einige Reden. „Genosse" Ströbel verabreichte über die „politische Situation" die üblichen Schlagwörter und kam dabei auf die Frage eines etwaigen Zusammenschlusses der gesamten Linken. Doch er zerschnitt das Tischtuch zwischen Sozialdemokraten und Liberalen ein für allemal. Die Nationalliberalen sind die „berüchtigten Scharfmacher"; und von dem Freisinn ist, weil „beladen mit der Schmach und Schande der Blockära" und weil er der Reaktion „Bütteldienst" geleistet hat, nichts zu erwarten; nur die „Demokratische Vereinigung" kann allenfalls vor der Sozialdemokratie Gnade finden. Dann rechnete Herr Ströbel mit solchen „Genossen" ab, die die Partei bekritteln, und deren Treiben im höchsten Maße verwerflich sei. „Genosse" Ströbel meinte nämlich den „Genossen" Eduard Bernstein. Denn gegen diesen haben die „Unentwegten" wieder einmal mobil gemacht, weil er sich erkühnte, auch in nichtsozialdemokratischen Blättern Produkte seines Geistes zu veröffentlichen. Das ist so weit gegangen, daß, nach Bernsteins Behauptung, die offizielle Parteipresse ihn hat aushungern wollen und verschiedene Mittel inszeniert wurden, um ihm, als freiem Schriftsteller, seine Erwerbsmöglichkeiten zu verkürzen. Der Vorwärts hat dies allerdings als eine „infame Unterstellung" zurückgewiesen. In