

# Sächsische Zeitung

## Landeszeitung für die Provinz Sachsen

1908. Nr. 369.

für Anhalt und Thüringen.

Jahrgang 201.

Erste Ausgabe

Verlagsort für Halle a. S.: Verlagsdruckerei 87, Güterhaus.  
Telephon 155; Reklamations-Telephon 127. Eing. Nr. 100/101.  
Grunder (Hgl. Reklamations-), Jll. Unterhaltungsblatt (Sonntagsheft), Rannb. Mitteilungen.

Geschäftsstelle in Halle a. S.: Verlagsdruckerei 87, Güterhaus.  
Telephon 155; Reklamations-Telephon 127. Eing. Nr. 100/101.  
Grunder (Hgl. Reklamations-), Jll. Unterhaltungsblatt (Sonntagsheft), Rannb. Mitteilungen.

Sonnabend, 8. August 1908.

Abgabeort für Halle a. S.: Verlagsdruckerei 87, Güterhaus.  
Telephon 155; Reklamations-Telephon 127. Eing. Nr. 100/101.  
Grunder (Hgl. Reklamations-), Jll. Unterhaltungsblatt (Sonntagsheft), Rannb. Mitteilungen.

Geschäftsstelle in Berlin: Postfach 14.  
Telephon Cto VI Nr. 11 494.  
Druck und Verlag von Otto Zietze in Halle a. S.

### Nun erst recht!

Tief erschüttert liegt ganz Deutschland vor der Tragödie von Echterdingen, die wie eine leuchtende Erneuerung der alten Sage vom Sturze des Dabalus und vom Feide der Götter erscheint. Nachdem Graf Zeppelin in glatter Fahrt vom Bodensee über Basel, Straßburg und Mannheim gefahren war, überlief ihm am Sonntag den 5. August bei Echterdingen der Motor des linken Propellers, die er in fröhlicher Schliefe umfuhr, sah er sich wegen einer Störung an einem der hinteren Motoren in der borksteinen Gondel gewinnend, an einer geschützten Stelle bei Popenheim auf dem Rhein niederzugehen. Bald waren dort die Benzinnormale ergänzt, und der Ballon stieg abends um 10 Uhr unter dem braunenden Hurraufen des Publikums erneut auf, und fuhr zu nächst stromaufwärts, wendete und schlug dann, an den Lichtern weit erkennbar, die Richtung nach Mainz ein. Dort ruhierte er um 11 Uhr, wendete unterhalb der Straßenbrücke und begab sich dann rheinwärts auf den Seimweg. Frühmorgens um 4 Uhr passierte er bei Eppingen die württembergische Landesgrenze und um 6 Uhr 20 Minuten erklidien er über Stuttgart und überflog die schwäbische Hauptstadt in der Richtung vom Norden nach Süden. Die Begleitung der Einwohnere über ihren großen Landsmann hatten keine Grenzen. Noch hier warf der Graf eine Postkarte aus des Inhaltes: „Vom Luftschiff des Grafen Zeppelin, aus der Höhe über Stuttgart, nach ereignisreicher Fahrt heimkehrend, den 5. 8. 1908. 6 Uhr 23 Min. von. Graf Zeppelin.“

Es war kurz vor Erreichung des Zieles. Die Fahrt war während der Nacht und frühen Morgenstunden inlotter, sehr schwierig gewesen, als der vordere Motor vollständig versagt hatte, und der Ballon trotz des heftigen Gegenwindes nur mit dem hinteren Propeller arbeiten konnte. Inzwischen verstärkte der Sturm sich immer mehr, und zwang schließlich den Grafen, auf einem geeigneten Gelände bei Echterdingen niederzugehen. Diese Landung erfolgte glatt. Es stellte sich dann heraus, daß das Kolbenventilgerüst des vorderen Motors ausgefallen war. Außerdem hatte der Ballon allerdings auch etwas Gas verloren, doch würde dies ihn schwerlich gehindert haben, die kurze, ihm noch verbleibende Strecke zu fahren. Der Graf selbst war besten Mutes, und sandte an Reichsamt Oswald vom Reichsamt des Innern folgende Depesche: „Gelegentlich Surtengergeben auf dem Rhein, weit geprüngenes Mädchen eines Motors um Minuten zu spät erlegt wurde, um Wärmeinflüsse überwinden zu helfen, denen ein Motor nicht gewachsen. Heute auf einmaler Wiefe lo sankt, wie ich immer behauptet, aus ähnlichen Gründen gelandet, weil Weisheit eines Ragers geschmolzen. Motor hatte zwei Zuerproben und Schweißfahrt antandlos bestanden. Bin von Mannheim bis Echterdingen bei Gosen und nach nur mit einem Motor gefahren. Beobachtete baldigst Rückfahrt Wanzell. Dürre und ich danken herzlich für Glückwünsche.“

Zugleich bog er sich nach Stuttgart, um dort Hilfe für die schnelle Ausföhrung der notwendigen Reparaturen, notenfallsigen Auswechslung des beschädigten Kolbenlagers, selbst zu bewirken. Inzwischen wurde an dem Ballon mit Eifer gearbeitet. Ein ausbrechender, sehr heftiger Gewittersturm aber riß ihn von den Anker los und in die Höhe, indem er ihn nach Stuttgart abtrieb. Da plötzlich erfolgte aus bisher noch nicht aufgeklärter Ursache die Explosion. Eine furchtbare Feuerkugel schlug auf und der Ballon nierte alsbald zur Erde herab, sämtliche Inwalzen mehr oder weniger schwer beschädigt. Zwei der besten Mitarbeiter des Erfinders, Monteur, die mit freudiger Eingabe an seinem Werke gearbeitet hatten, sind tödlich verunglückt, und ein Soldat wird vermißt.

Das ist der Tatbestand. Die Nachricht hat in ganz Deutschland tiefe Erschütterung und schwere Trauer ausgelöst. Diese überquerende Teilnahme muß und wird aber dem Grafen Stärkung und Ermunterung zum Ausbahren nach dem schweren Verluste bieten, der ihn lo kurz vor Erreichung des nächstgelegenen Zieles betroffen hat. Und sie muß und wird auch die weitere Folge haben, daß ganz Deutschland die Angelenheit des unermüdlichen Erfinders mit gebührender Entschlossenheit nun als die feintge bedachtet. Der Staatssekretär des Innern, Herr v. Bethmann-Sollweg, hat sofort nach Eintreffen der Nachricht von der Katastrophe, im Einbernehmen mit allen beteiligten Ressorts, den Betrag von 500 000 Mark, der im Reichsausweltsatz für 1908 als Entschädigung des Erfinders für sein langjähriges, opferreiches und schöpferisches Wirken vorgesehen ist, an den Grafen zur Auszahlung gelangen lassen. Das ist sehr lobenswürdig, aber es muß offen ausgesprochen werden, daß dies längst hätte geschehen können. Immerhin mögen dem formale Hindernisse entgegengefallen haben, die für bürokratische Auffassung unüberwindlich erscheinen. Von solchen kann und darf aber jetzt nicht mehr gesprochen werden. Es hat sich bei der Fahrt vom 4. und 5. August allerdings nicht um die antilige Probefahrt gehandelt. Graf Zeppelin hat auch nicht sein Ziel erreicht. Aber die Fahrt hat bewiesen, daß er in der Rage war, die selbstgestellten Bedingungen zu erfüllen und sie hat ganz klipp und klar gezeigt, daß die eingetretene Störung nicht dem Bau des

Luftschiffes, sondern der Inzulänglichkeiten der Daimler-Motoren zur Raft siel. Bei der unbezweifelten Leistungsfähigkeit der Daimler-Gesellschaft wird sich mit Sicherheit erwarten lassen, daß für die nun zu erwartende „Zeppeline 5“ Motore geliefert werden, die bis ins einzelste hinein in allem Zahnradwert und allen Ragen die erforderliche Stärke und Ausdauer zeigen.

Die letzte und eigentliche Ursache der Katastrophe aber steht über allem menschlichen Wirken. So wenig das stärkste Kriegsschiff einem Taifune in den wilden Gewässern bei Sofotra oder Samoa gewachsen ist, so wenig kann ein Luftschiff des starren Systems vor Anker einem Gewittersturm widerstehen. Es wird in einem solchen entweder freiben müssen, höhere Lagen zu gewinnen, oder eine schließliche Falle aufzufinden. Deshalb muß unter allen Umständen gefordert werden, daß nun sofort amtliche Schritte getan werden, um über die ausgezahlte Summe hinaus den Erfinder in der Rage zu setzen, mit verdoppelten Kräften das Verlorene wett zu machen und zu ersetzen.

So schmerzlich wie der Verlust von Echterdingen sein mag, so ist er nichts gegenüber dem großen weltgeschichtlichen Erfolge. Drei Mann über Bord! — Wahrlich, sie sind nicht nur für das Vaterland, sondern für die Menschheit gestorben, der Zeppelin neue und unabsehbare Wege eröffnet hat.

Andereorts birgt die Katastrophe vom 5. August auch die ernie Mahnung, der weiteren Entwicklung der Luftschiffahrt mit größerer Ruhe und Mäßigung entgegenzugehen. Es handelt sich um ernie und gewissenhafte Arbeit und nicht um Reklame im geschmolzenen Stile kilometerfressender Automobilsfizer. Dem unbezogenen Selben dieser Rage lag nichts ferner, als eitle Selbstzufriedenheit und Franzosenmerkmale Schmecht nach Beweihränderung. Er selbst mußte und weiß nun sicherlich noch bestlicher, daß sein Wert nicht die Vollendung, sondern von den Anfang der deutschen Luftschiffahrt bedeutet. Die Heimschickheit, mit der er die Vorbereitungen zu dem Aufstieg vom 4. August betrieb hatte, bewiesen am besten, wie sehr ihm ein Begeisterungstunmel zumider ist, der sich selbst überschlägt. Und gerade er ist von jeder auch der Auffassung gewesen, daß neben seinem klaren System, so sehr er von dessen Wichtigkeit persönlich überzeugt ist und überzeugt sein muß, auch den anderen Systemen die weitestgehende Möglichkeit einer freien Entwicklung geboten bleiben müße. Je mehr diese sich also in aller Ruhe und ernster Sachlichkeit entwickeln, desto mehr darf das deutsche Volk hoffen, in der Luftschiffahrt den ungeheueren Vorsprung, den es erreicht hat, nie wieder von irgend einer anderen Seite überholt zu sehen. Und deshalb sollte die Presse mit derselben Ruhe und demselben Ernste in dieser Frage nun an ihre Arbeit gehen, mit der sicherlich auch der Erfinder selbst, nach der läbenden Erschütterung vom ersten Einbrüche der Tragödie von Echterdingen, seine Aufgabe wieder aufnehmen wird. Worin diese Arbeit, der öffentlichen Meinung und jedes einzelnen Deutschen zu bestehen hat, ist klar; es muß dafür gesorgt werden, daß in dieser Frage nicht wieder, wie so oft in Deutschland, der große Augenblick ein kleines Geschick findet, sondern daß mit Einmütigkeit, ohne Unterschied der Parteistellung, darauf gedrungen wird, dem Grafen Zeppelin von Reichs wegen die erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen.

### Kaiser Wilhelm über die Beziehungen zwischen Deutschland und Rußland.

Nach Angabe eines Petersburger Blattes sollte unter Kaiser den russischen Botschafter in Berlin, Grafen v. D. Oken-Saden, erucht haben, auf den Teil der russischen Presse, der sich immer wieder in herausfordernden Angriffen gegen Deutschland ergeht, dahin einzuwirken, daß diese Angriffe unterbleiben, damit die guten Beziehungen zwischen Deutschland und Rußland nicht gefährdet werden. Der Botschafter soll geantwortet haben, daß Rußland für Deutschland die freundschaftlichsten Gesühle hege.

Die Petersburger Vörsenzeitung bestätigt diese Meldung, fügt aber hinzu, daß es sich um eine bereits länger zurückliegende Unterredung handele. Kaiser Wilhelm habe auf die Wessung der deutsch-russischen Beziehungen nach dem japanischen Kriege infolge der Londoner Salbung Deutschlands hingewiesen, während andere Länder, beispielsweise England, den Japanern nicht nur platonische Sympathien ausgedrückt hätten. In letzter Zeit sei dagegen eine Affühlung des deutsch-russischen Verhältnisses eingetreten infolge der mäßiggen Stimmung einigere einflussreicher Persönlichkeiten, hauptsächlich aber infolge des aggressiven Verhaltens der russischen Presse. Der Kaiser habe diese für ungerüchfertig erklärt und den Botschafter gebeten, nach Möglichkeit auf die Beendigung der antideutschen Agitation hinzuwirken. Der Botschafter habe seinerseits dem Kaiser der freundschaftlichen Stimmung der Russen gegen Deutschland und den deutschen Kaiser versichert.

In dieser Form wird die Nachricht wohl nicht ganz richtig sein. Unter Kaiser wird — und zwar mit vollem Recht — gelegentlich im Gespräch mit dem Botschafter auf

den oft unfreundlichen und manchmal auch herausfordernden Ton einer Reihe russischer Blätter hingewiesen haben, aber von einem direkten Eruchen um eine Einwirkung auf diese Blätter wird wohl keine Rede gewesen sein.

### Deutsches Reich.

\* Ueber die Monarchenbegattung im Taunus sind bisher folgende Bestimmungen getroffen worden: Der Kaiser trifft im Laufe des 9. August mit großem Gefolge im Schloß Friedrichshof bei Cronberg ein. Die Ankunft des Königs von England auf dem Bahnhof in Cronberg erfolgt am 11. d. Ms. vormittags; er wird dort vom Kaiser und dem Prinzen Friedrich Karl von Hessen empfangen und nach Schloß Friedrichshof geleitet, wo er in den gleichen Gemächern Wohnung nimmt, die ihm schon vor zwei Jahren als Aufenthalt dienten. Am Laufe des Radmittags unternehmen der Kaiser und der König einen Automobilsausflug nach der Saalburg. Unterwegs machen die Monarchen in Gomburg v. d. S. Halt, wo das Festival der Landgräfin Elisabeth besichtigt wird. Am Abend des 11. August reist König Edward zum Abzug nach Marlborough weiter. Aus London wird gemeldet: Es bestätigt sich, daß König Edward beabsichtigt, mit der Königin Alexandra im nächsten Frühjahr dem Kaiser einen Staatsbesuch abzustatten. Einzelheiten darüber sollen nächste Woche während der Zusammenkunft des Königs mit dem Kaiser im Schloß Friedrichshof festgelegt werden. Dazu schreibt die Hofenschrift Trutz: Man erwartet, daß der Besuch in der zweiten Hälfte des Januar stattfinden werde. Das englische Königspaar wird drei oder vier Tage in Berlin bleiben.

\* Personalnachrichten. Wie verlautet, soll Oberpräsident von Liebenow am 2. August zum Regierungspräsidenten in Danzig ernannt werden. Dem Reichspräsidenten Graf Fritz Ludwig Julius Sammacher in Aachen ist der erbliche Adel verliehen worden.

\* Der Unterstaatssekretär v. Lindquist wird bestimmt in den ersten Tagen des Monats September seine Ausreise nach Deutsch-Ostafrika antreten. Die Rückfahrt dürfte kaum vor Weihnachten erfolgen. Vom Kolonialamt wird niemand der Unterstaatssekretär begleitet, doch wollen sich ihm einige Sachverständige anschließen.

\* Neue Maschinengewehr-Abteilung. Wie uns von militärischer Seite gemeldet wird, wird am 1. Oktober d. Js. eine neue Maschinengewehr-Abteilung zu 6 Geschützen gebildet. Sie kommt nach Ostrovo in Garinon, wo bereits von Staats wegen das hierzu nötige Gelände gekauft und die Kasernen und Ställe ihrer Vollendung entgegengehen.

\* Aufteilung von Fernsprechabteilungen an Städte und Truppen. Wie uns von unterrichteter Seite mitgeteilt wird, sind jetzt folgenden Behörden und Truppen Fernsprechabteilungen zugeteilt worden: 1. Die General-Commandos und jede Division erhält je eine solche Abteilung. Sie sollen dazu dienen, sobald die Verhältnisse es erlauben, die mündliche Verbindung zwischen diesen Behörden und zwischen der Division und der ihr unterstellten Brigaden herzustellen. Besonders im Gefechte ist dies erwünscht. Ferner sind 2. Infanterie-Fernsprechabteilungen aufgestellt worden, die jedem Bataillon zugeteilt werden. Sie sollen in der Rage sein, Fernsprechleitungen bis zu je 4 Kilometer herzustellen, was vorausweise im Vorpostendienst und im Gefechte zu geschehen hat. Außerdem sind 3. Feldartillerie-Fernsprechabteilungen formiert worden, die die in der Feuerstellung befindliche Batterie mit eventuell aufgestellten Siffsbobachtern zu verbinden werden. Endlich sollen auch die Regiments- und Brigadekommandeure mit den Abteilungs-Kommandeuren in Verbindung gehalten werden. Der neue Armeefernsprecher macht, wenn eine Verbindung geklärt ist, es dem höheren Führer möglich, in einen mündlichen Verkehr mit der vorderen Schützen- bzw. Batterielinie zu treten.

\* Keine Postkennzeichen. Ein Postbescherabschalt wollte von Erhebungen gehört haben, welche amtlicherseits in den Bundesstaaten darüber eingeleitet wären, wie weit die Postriesposten der Posthöfen in den letzten Jahren eine Steigerung erfahren haben. Nach unseren Feststellungen ist von einer solchen Wagnahme in Preußen nichts bekannt; amtlicherseits sind den Postbescherabschalt ferner die diesbezügliche Fragebogen zugegangen und auch nicht in Aussicht genommen.

### Zeppelin.

Der Kaiser und Zeppelin. Das Verhältnis des Kaisers zu Zeppelin hat erst durch sein Entkommen an den genialen Luftschiffer einige Bedeutung erfahren; denn die Öffentlichkeit sah daraus klar, daß der Kaiser zu den Bewunderern des alten Generalis gehört. Allerdings besteht, was nicht allgemein bekannt sein dürfte, dieses felsenfeste Vertrauen, das jetzt der Kaiser zu dem Grafen, das der deutsche Nation gefügt hat, noch nicht gar so lange. Dabei darf nicht vergessen werden, daß der Monarch nicht eine Privatperson ist und daß er sein Gutergehen den Interessen der für die Kriegsföhrung und die Landesverteidigung von so enormer Bedeutung sind, wie die Herstellung eines taublosen funktionierenden Luftzeugers, erst dann offen entgegenbringen













