

Halle'sche Zeitung

Landeszeitung für die Provinz Sachsen

1913. Nr. 490.

Jahrgang 1906.

Wagnersdruckerei für Halle und Magdeburg, 20, 20, durch die Post bezogen 3 M. für das Vierteljahr. Die Halle'sche Zeitung erscheint wöchentlich außer an Feiertagen. — Druck- und Verlagsort: Halle (Saale) bei der Druckerei (Halle'sche Zeitung), in der Unterhaltungskunst (Halle'sche Zeitung), in der Unterhaltungskunst (Halle'sche Zeitung), in der Unterhaltungskunst (Halle'sche Zeitung).

Zweite Ausgabe

Wagnersdruckerei für Halle und Magdeburg, 20, 20, durch die Post bezogen 3 M. für das Vierteljahr. Die Halle'sche Zeitung erscheint wöchentlich außer an Feiertagen. — Druck- und Verlagsort: Halle (Saale) bei der Druckerei (Halle'sche Zeitung), in der Unterhaltungskunst (Halle'sche Zeitung), in der Unterhaltungskunst (Halle'sche Zeitung), in der Unterhaltungskunst (Halle'sche Zeitung).

Geschäftsstelle in Halle (Saale): Schulzeberg Straße Nr. 61/62. Telefon Nr. 5105; Redaktionsstellen Nr. 5110. Verleger: Dr. Strassburg-Verlag, Halle (Saale).

Sonnabend, 18. Oktober 1913.

Geschäftsstelle in Berlin: Bernburger Straße 31. Telefon Amt für Halle Nr. 6200. Druck und Verlag von Otto Schulze, Halle (Saale).

Die Vernichtung des Marine-Luftschiffes „L. 2“.

Ein furchtbares Verhängnis schwebt über unsern Marine-Luftschiffen. Vor etlichen Wochen erit wurde in der Sturmnacht bei Helgoland „L. 2“ vernichtet und mit ihm eine Anzahl maderer Männer, die ihr Leben willig in die Schanze schlugen. Nun ist auch das zweite stolze Luftschiff, das unsere Küstung zur See verollständigen sollte, dem Untergang verfallen. Und es ist nicht einmal ein Opfer des stürmenden Elements zur See geworden, wie sein unglückliches Schicksal Luftschiff, sondern auf einer Probefahrt zur Lande, über dem Flugplatz Johannisthal, ist es vernichtet worden. Es wird wohl nie ergründet werden, welche Ursachen zur Explosion geführt haben, die 26 Menschen das Leben kostete. Erschütternd hat diese Neu-

Unglücksstunde auf dem Grafen Zeppelin

gemitt, und es scheint beinahe, als ob jeder Schlag den späteren, nie verzagenden, mutvollen Erbauer des Luftschiffes doch gebeugt hat. Graf Zeppelin traf gestern (Freitag) mittags 12 Uhr von Friedrichshafen in München ein. Er erhielt zufällig im Hauptbahnhof die erste Nachricht vom dem Unglück des Marine-Luftschiffes „L. 2“ und setzte daraufhin seine Reise nach Leipzig zur Fahrt der Luftschiffen nicht fort, sondern ist am 12. 12. Uhr mit dem Lindauer Schnellzuge nach Friedrichshafen zurückgefahren.

Ueber das furchtbare Unglück

werden noch folgende Einzelheiten bekanntgegeben: Die stärkere Weisung des Marine-Luftschiffes „L. 2“ war darauf zurückzuführen, daß die Fahrt als Höhenflugabnahme geplant war. Hierzu war eine stärkere Belastung des Fahrzeuges erforderlich. Augenzeugen wollen bemerkt haben, daß vor dem Aufstiege die Motoren nicht arbeiteten, so daß sich der Abflug etwa 14 Stunden verzögerte. Im Augenblick der Explosion war die Ballonhülle in kleine gelbe Flämmchen eingeteilt. Im Nu war die Hülle verbrannt, und das Gerippe fiel zerbrochen zu Boden.

Bezüglich der Verhältnisse

des vernichteten Luftschiffes „L. 2“ wird uns von unterrichteter Seite folgende Auskunft gegeben: Jedes Luftschiff hat, bevor es in den Besitz der Marineverwaltung übergeht, zunächst eine Anzahl sogenannter Wertprobenfahrten zu erledigen, auf denen die allgemeinen Einrichtungen und die gesamte Brauchbarkeit des Luftschiffes erprobt wird. Diese Wertprobenfahrten hatte „L. 2“ hinter sich gebracht und ist am 1. September daraufhin von der Marineverwaltung in Besitz übernommen worden, aber nur unter einem Vorbehalt, der während der weiteren sogenannten Marineprobefahrten üblich ist. Während dieser Periode ist die Marineverwaltung in der Lage, gewisse Abänderungen, die noch als notwendig erscheinen, zu verlangen, und von der Erfüllung dieser Forderungen bleibt die endgültige Übernahme abhängig. In diesem Stadium hat sich „L. 2“ befunden, der also die letzten Marineprobefahrten unter den üblichen Vorbehalten gewesen ist und in solcher Lage bis zur gänzlichen Erledigung der Probefahrten verblieben wäre.

Bericht von Augenzeugen.

Ein Augenzeuge berichtet: Ich beobachtete, daß an „L. 2“ während des ganzen Morgens auf dem Flugplatz gearbeitet wurde. Zahlreiche Flugmaschinen umkreisten den Flugplatz, als das Luftschiff um 10.15 Uhr aufstieg. Das Luftschiff war gerade am letzten Klettergeschuppen vorbeigezogen, als ich das ganze Luftschiff in Flammen sah. Wenige Sekunden später hörte ich eine furchtbare Explosion, wahrscheinlich von dem Propellerhüter. Wir suchten die Verletzten aus den Trümmern herauszuholen. Die Rettungsbereitschaft war ein sehr erschwerter durch die glühenden Drähte und die brennenden Aluminiumteile. Wir zogen die Verletzten aus den Flammen und legten sie auf die Wiese. Einer war sehr schwer verbrannt und ich wie wahrscheinlich von Schmerzen. Mir war jedoch auch bei ihm nicht mehr möglich. Ein anderer, der in den letzten Sekunden lag, verlor in wenigen Minuten. Ein Kapitänleutnant, der herangezogen wurde, war ebenfalls tot. Bei fünf anderen Herangezogenen konnten wir feststellen, daß nur die Hüfte verbrannt waren, während der Kopf und die anderen Körperteile schwere Verletzungen aufwiesen. Noch schwieriger gestaltete sich die Arbeit bei der vorderen Gondel. Jede Hilfe war beim besten Willen unmöglich. An der vorderen Gondel sah ich einen polio man verhalten Menschen in sich. Wegen der zu großen Hitze haben wir unsere Bemühungen vorläufig einstellen müssen. Soldaten suchten mit Weilen und Federn die Trümmer auseinanderzubringen und das Aluminiumgerippe auseinanderzureißen.

Die beiden Flieger Dietz und Leo Roth,

die mit als erste an der Unfallstelle eintrafen, machen folgende Angaben. Herr Roth erzählt folgendes: Ich stand mit Dietz, der gerade seinen neuen Eindecker probieren wollte, vor dem Schuppen der Motorboote. In diesem Augenblick hing der „L. 2“ auf. Wir bemerkten, daß die hinteren Motoren taugten, dachten uns aber nichts Weses dabei. Das Schiff fuhr über unsere Köpfe hinweg. Plötzlich, als „L. 2“ auf

das Feld gekommen war, sahen wir, daß aus der vorderen Maschinen Gondel eine helle Flamme emporstieg. In einer Sekunde bedeckte diese sich über das ganze Schiff. In dem nächsten Augenblick einer Feuerfäule gleich. Dann erfolgte eine Detonation, daß die Fensterhebeln unseres Schuppens platzten und wir durch den furchtbaren Luftdruck ganz benommen waren. Im nächsten Augenblick sahen wir schon, ohne zu überlegen, ganz mechanisch in Fritz's Automobil und jagten durch den hinteren Ausgang über das Feld. Im laum drei Minuten waren wir als die ersten an der Unfallstelle. Der Anblick, der sich uns bot, war so entsetzlich, daß er sich kaum beschreiben läßt. In der hinteren Gondel sahen Menschen, die sich in den Flammen wandten und guden. Ein Offizier schrie furchtbar um Hilfe und verfuhrte sich zu befreien. Umhüllend mußten wir dabei stehen und die armen Menschen herkommen sehen. In unserer Mollotisch eilten wir nach dem Vorbeistellen, hier kamen wir besser an die Gondeln heran und konnten mit Hilfe mehrerer invidischen herbeigekletterter Mediziner und Arbeiter drei Menschen herabziehen, die noch lebten. Zwei gehörten der Besatzung an, einer war Offizier der Armee. Der eine Matrose war über und über verbrannt. Er schrie furchtbar, schlug aber nach einer Weile die Augen auf und schrie: „Schlagt mich tot, ich lebe zu sehr!“ Der andere kam ebenfalls wieder zu sich und sagte: „Meine Frau, mein Kind!“ Dann verschied er. Wir schafften die noch Lebenden und Toten in Krankenwagen und ließen sie fortbringen. Nach meiner Ansicht ist die Ursache der Katastrophe auf einen Verpfeiferbrand zurückzuführen.

Director Meyer von den Motorbooten in Johannisthal, der den Abflug aus einer Distanz von etwa 500 Metern beobachtete, schildert die Katastrophe der „L. 2“ am Mittag“ folgendermaßen: „In meinem Büro wurde ich plötzlich durch eine ungewöhnlich starke Detonation aufgeschreckt. Ich hatte zunächst den Eindruck, es sei eine Flugmaschine auf das Dach unseres Festgebäudes gestürzt. Ich eilte aus dem Fenster und sah mich um. Die Hülle war bereits vollständig verbrannt, auch von den Gasballons war nichts mehr zu sehen. Das nackte Gerippe mit den Gondeln stürzte mit der Spitze nach unten auf der Südwestseite des Flugplatzes zu Boden. Ich eilte sofort nach der Unfallstelle und beobachtete aus einer Entfernung von etwa 500 Metern die Explosion. Das Luftschiff bildete einen wüsten Trümmerhaufen, unter dem die Leiden der Besatzung betrogen lagen.“

Die Trümmerstätte

hat einen furchtbaren, jedem, der es gesehen hat, unaussprechlichen Eindruck. Auf den ersten Blick erkannte man nichts, als einen wirren, ein Gemüll ragenden Berg von Aluminiumdrähten und Spanten, zwischen denen sich unentwirrbar Laute und Wertgegenstände von Drähten hingogen. Der ganze Platz war von vielen Tausenden von Neugierigen umringt, die dicht gedrängt, in atemlosem Schweigen das Bild des Grauens und der Verwüstung umstanden. Alle nur verfügbaren Gendarmen waren herangezogen worden, um in Gemeinschaft mit den Matrosen das Trümmerfeld durch dicke Striche abzuwachen. Das Publikum folgte den Anordnungen ohne Murren. Schem wichen die Menschen zurück, die in den formlosen Zeichnungen, die man an ihnen vorübertrug, Freunde und Bekannte, ja sogar Verwandte erkannten und vielfach zu erkennen glaubten. Die Rettungsbereitschaft gestalteten sich ungemein schwierig. Die Mannschaften des Marine-Infanteriebrigs drangen ungeachtet der Verletzungen, die sie sich an den heißen und scharfen Trümmern zuzogen, mutig in das Gerippe von Metall und Drähten ein. Mit starken Leuten zogen sie das Gerippe auseinander und suchten an die Leichen zu kommen. Die braven Mechaniker und Offiziere sind so gekostet, wie sie an ihren Rollen standen. An der vorderen Frührergondel fand man die Leiden des Kapitänleutnants Freyer, des Korvettenkapitäns Behnisch und der beiden anderen Offiziere, sowie des Kapitän's Glund, der von der Luftschiffverletzte Zeppelin die Fahrt mitgemacht hatte, auf. Kapitänleutnant Freyer hatte sich an einen Draht angeklammert und die Lederjacke über den Kopf gezogen, um sich offenbar bis zuletzt vor den Flammen zu schützen. Glund war am Oberkörper völlig verkokt. Auch die Leide des Korvettenkapitäns Behnisch bot einen furchtbaren Anblick. Die Mediziner fanden man meist neben den Motoren hingestreckt auf ihren Fellen, die sie in dem Augenblick eingenommen hatten, als der Tod sie erlitt. Am furchtbarsten haben offenbar die Mannschaften der hinteren Gondel zu leiden gehabt. Hier wirkte die Explosion weniger stark und das Feuer vernichtete erst auf dem Boden das Feld vollständig. Hier wurden auch die Marine-Oberingenieure Wulch und Hausmann gefunden.

Amlicher Bericht.

Das Marine-Luftschiff „L. 2“ befand sich seit seiner Uebernahme durch die Marine im Probefahrtstadium und sollte heute vormittags 9 Uhr zu einer in den Abnahmeverbindungen vorgesehenen kurzen Höhenfahrt von Johannisthal aus aufsteigen. An Bord befanden sich von der ständigen Besatzung der Kommandant, der Marineingenieur und 13 Mannschaften; ferner vom Reichsmarineamt die Luftschiffabnahme-Kommission, bestehend aus einem Offizier, zwei höheren Beamten, einem Marineingenieur und drei technischen Schriftführern; von der Besatzung ein Luftschiffkapitän, ein Ingenieur und zwei Monture; ferner ein Kapitänleutnant als Kommandantenführer und ein

Armeeoffizier als Gast, im ganzen also 28 Personen. Im das durch das Abnahmepersonal von Marine und Reich bedingte Probefahrtstadium ausgingen, waren fünf Personen der normalen Besatzung und ferner folgende Auszubildende zurückgelassen worden: alle Außenborde und der Sender der Funkeneinrichtung, Scheinwerfer und Armierung.

Kurz nach 8 Uhr vormittags wurde das Schiff aus der Halle geholt und stieg nach sorgfältiger Erprobung aller Teile, vor allem der Motoren und nach Ausbrechung einer Baumstämme in der hinteren Gondel um 10 Uhr 10 Minuten vormittags auf. Es erreichte rasch eine Höhe von etwa 200 Metern. Um 10 Uhr 10 Minuten wurde von ausergewöhnlichen Persönlichkeiten beobachtet, daß im ersten Drittel der vorderen Motorengondel zwischen Gondel und Hülle eine Flammengarbe entstand, die zunächst das Vorderrohr bis zur Spitze in Brand setzte. Das Feuer breitete sich schnell nach hinten aus und griff die äußere Hülle. Für einen kurzen Augenblick waren die hinteren Gondeln noch unversehrt sichtbar, wurden dann aber gleichfalls vom Feuer ergriffen.

In höchstens zwei bis drei Sekunden stand das ganze Schiff in Flammen.

und eine Explosion wurde aus etwa 700 Metern Entfernung gehört. Gleichzeitig zerbrach das Luftschiff und fiel, zuerst horizontal, dann sich langsam auch mit der Spitze nach unten, bis auf etwa vierzig Meter Höhe zum Erdboden. Hier erfolgte eine zweite Explosion, die, wie aus der schwarzen Rauchwolke zu schließen, vermutlich von Benzin; herbrachte. Beim Zusammenprallen auf den Erdboden erfolgte eine dritte, jedoch schwächere Explosion. Das Gerippe stürzte in sich zusammen. Die Mannschaften der Marine-Luftschiffabteilung eilten im Zusammensturz nach der etwa 700 Meter entfernten auf der Südwestseite gelegenen Unfallstelle. Hier waren schon Mannschaften einer in der Nähe über den Pionierabteilung eingetroffen. Mit diesen zusammen wurden die Rettungsarbeiten aufgenommen. Verletztes Personal war sofort zur Stelle. Nach kurzer Zeit erschienen auch die Johannisthaler Feuerwehr und mehrere Krankenwagen der M. G. S. Von den Anwesenden des Luftschiffes wurden zwei Mannschaften, lebend außerhalb der Trümmer liegend, vorgefunden. Aus den Trümmern selbst wurde der schwer verletzte Leutnant Freyer v. Weuel erlitt. Sämtliche übrigen 25 Anwesenden, die noch und noch in den Trümmern gefunden wurden, gaben kein Lebenszeichen mehr von sich. Von den obigen drei Überlebenden fanden einer an der Unfallstelle, der zweite auf dem Transport in das Krankenhaus Brüg, ein Leutnant Freyer von Weuel noch als einzig Überlebender mit lebensgefährlichen Verletzungen darniederliegend, ungenügend aber auch verstorben ist. Die übrigen im Luftschiff Verbliebenen sind noch während des Abfluges oder spätestens beim Aufprall durch die Luft zerstört worden. Die Verletzungen der Verletzten sind schwere Verletzungen des Kopfes, der Wirbelsäule und Schädelbrüche aufweisen.

Die Unfallstelle wurde sofort militärisch abgeperrt und bewacht.

Aus den bisherigen Beobachtungen ergibt sich zunächst, daß die Ursache der Unfall in einer Entzündung zu suchen ist, die nicht im Innern des Luftschiffes, sondern in oder über der vorderen Motorengondel entstand. Es wird versucht werden, durch genaue Untersuchungen der Ueberreste über die Entstehungsurache Genaueres in Erfahrung zu bringen.

Die Marine hielt sich in kurzer Zeit einem neuen schweren Unglücksfall gegenüber, der die meisten der Luftschiffen benutzte. Der betrauerte den Tod vieler braver Männer, die ihr Leben für das Vaterland gelassen haben.

Die Namen der Verunglückten sind:

1. Vom Reichsmarineamt: Korvettenkapitän Behnisch, Hauptmann Heunert, Baumeister Wiestler, Techn. Sekretäre Behmann, Brich, Giese.
2. Von der Marine-Luftschiffabteilung: Kapitänleutnant Freyer, Kapitänleutnant (Alexander) Zentf, Marine-Oberingenieur Hausmann, Wulch, Steuermann Rittfeldt, Maschinist Wulch, Bootsmannsmaat Berner, Signalmaat Klinge, Ober-Matrosen Kramer, Heibel, Zeyher, Ober-Matrosen Dreyer, Ober-Matrosen Maate, Focke, Matrosen Maate, Weber, Frick, Deder, Segelmachersmaat Müller.
3. Von der Zeppelinwerft: Kapitän Glund, Ingenieur Schüller, Monteur Bohlenstein, Bauer.
4. Vom Königlich-Kaiserlichen Garde-Regiment: Kapitänleutnant Freyer, wurde Leutnant Freyer v. Weuel schwer verletzt (Ingenieurien beider).

Die Toten.

Korvettenkapitän Behnisch war unversehrt und war im Jahre 1891 in die Marine eingetreten. Der Rang als Korvettenkapitän beendete er seit März 1909. Er gehörte dem Department für Luftschiffahrt im Reichsmarineamt an und war als ein sehr befähigter Offizier sehr geschätzt. In seiner Eigenschaft als Navigationsoffizier der „Bohngoltern“ hat er mit dem Kaiser zahlreiche Fahrten zusammen gemacht. Er befehligte eine Zeitlang das Kanonenboot „Bautzer“ an der westafrikanischen Küste.

Kapitänleutnant Freyer gehörte der Marine seit dem Jahre 1899 an und wurde im Jahre 1909 zum Kapitänleutnant befördert. Er befehligte die Marinealabatterie zusammen mit dem Prinzen Waldert von Preußen und war später längere Zeit dessen persönlicher Adjutant. Er führte ein Jahr lang ein Torpedoboot und wurde dann nach Friedrichshafen abkommandiert, wo er schon nach kurzer Zeit sein Examen als Luftschiffpiloter ablegte konnte. Kapitänleutnant Freyer war verheiratet.

Marinebaurat Reumann war verheiratet und gehörte dem Departement Luftschiffahrt des Reichsmarineamts an. Oberingenieur Wulch, der dem Reichsmarineamt als Marine-Oberingenieur angehörte, war eine der ältesten Luftschiffingenieure. Er erhielt seine Ausbildung zusammen mit dem vor Helgoland verunglückten Kapitänleutnant Sarnne und hatte an

schleichen Patrois des R. 1" zugekommen. Er galt als ein außerordentlich erfahrener Seemann, dem man allgemein eine glänzende Karriere voraussetzte. Unter seiner Leitung wurden zahlreiche Veränderungen an dem R. 1" vorgenommen und es war es auch, der beim Reichsmarineministerium auf den Bau von Minienschiffen hinwirkte.

Marineoberingenieur Riegler ist wohl der älteste Marinefluchtigkeits-Offizier. Schon 1902 besuchte er sich mit dem Bau von Flugzeugen und wurde in Josthainstadt mit dem Abtatschweren im Fliegen ausgebildet. Er wurde dann als Sachverständiger auf die Marineflugzeugstation Pavia berufen, wo er selbst einen Eindecker baute, mit dem er als erster deutscher Marineoffizier größere Seeflüge ausführte. Rieglers Anteil wurde stets beim Aufbau von Marineflugzeugen vom Reichsmarineministerium geschätzt. Er war längere Zeit in Paris, Monaco und Deauville auf Studienreisen, wo er im Dienste des kaiserlichen Beobachters über ausländische Wasserflugzeuge angestellt hatte.

Trauer-Angebungen.

Ans Anlaß des Unfalls des Marinefluchtigkeits „R. 2“ sind im Reichsmarineministerium folgende Telegramme an des Kaisers und der Kaiserin in eingelaufen:

Paris, 17. Okt. Wieder hat ein schweres Schicksalsfalschlag meine Marine getroffen. Das Luftschiff „R. 2“ ist einer Explosion zum Opfer gefallen, und fast 30 brave Männer, darunter die besten Offiziere der neuen Marine, haben dabei ihr Leben lassen müssen. Ihr Tod im Dienste des Vaterlandes ist Ihnen bei mir und dem ganzen deutschen Volk ein schmerzliches Gedächtnis. Ich hoffe, daß die Angehörigen des Heilschiffes, die durch die Trauer über das Geschehene trauern, davon sich überzeugen, nur zu erneuten Anstrengungen anzufragen, die so wichtige Luftschiffahrt zu einem zuverlässigen Kriegsmittel zu entwickeln. Wilhelm I. R.

Rosdam, Neues Palais, 17. Okt. Bin tief erschüttert von dem erneuten Unfall, das unsere Marine durch den Unfall des Marinefluchtigkeits „R. 2“ erlitten hat. Gott tröste die armen Hinterbliebenen. Würde Ihnen dankbar sein für nähere Nachrichten. Vittoria.

Der Reichskanzler hat an den Großadmiral von Tirpitz folgendes Telegramm gerichtet:

Tieferschüttert durch die Trauernachricht vom Verluste des „R. 2“, spreche ich über Ergebenheit und der Kaiserlichen Marine meine herzlichste Teilnahme aus. Über die Ereignisse bitte ich mich nicht zu äußern. Ich hoffe, daß die Angehörigen des Heilschiffes, die durch die Trauer über das Geschehene trauern, davon sich überzeugen, nur zu erneuten Anstrengungen anzufragen, die so wichtige Luftschiffahrt zu einem zuverlässigen Kriegsmittel zu entwickeln. Wilhelm I. R.

Anlaßlich der Bestörung des Marinefluchtigkeits „R. 2“ hat der Senat von Bremen dem Kaiser Wilhelm folgendes Telegramm gelangt:

Tieferschüttert durch die Bestörung des Marinefluchtigkeits „R. 2“, bezau mich über die Trauer über das Geschehene. Ich hoffe, daß die Angehörigen des Heilschiffes, die durch die Trauer über das Geschehene trauern, davon sich überzeugen, nur zu erneuten Anstrengungen anzufragen, die so wichtige Luftschiffahrt zu einem zuverlässigen Kriegsmittel zu entwickeln. Wilhelm I. R.

Gleichzeitig hat der Senat auch dem Staatssekretär des Reichsmarineministeriums sein Beileid telegraphisch ausgedrückt.

Präsident Poincaré hat an Kaiser Wilhelm folgendes Telegramm gelangt:

Ich erlaube mir dem kaiserlichen Anlaß, das dem Marinefluchtigkeits „R. 2“ widerfahren ist und von den furchtbaren Folgen derselben. Ich bitte Ihre Majestät, an mein tiefes Mitgefühl mit den Familien der unglücklichen Opfer zu glauben und erneuere Ihrer Majestät die Versicherung meiner Hochachtung. (gez.) Poincaré.

Die Wiener Blätter drücken in herzlichen Worten den aufrichtigen Schmerz und das innigste Mitgefühl für die deutsche Nation aus, welche das deutsche Reich durch die Katastrophe des Marinefluchtigkeits „R. 2“ und durch den Verlust so vieler tapferer Menschen neuerlich betroffen habe. Die allgemeine Teilnahme wendet sich besonders auch dem Grafen Zeppelin an, dem durch alle bisherigen Vorfälle in seiner Willens- und Arbeitskraft unangelegentlich Entfaltung und Erbauung der nach ihm benannten Luftschiffe. Die Blätter sprechen die Überzeugung aus, daß auch diese Katastrophe wie alle mit Gut und Blut jetzt schon so teuer erkauften Erfahrungen die Erhebung der Luft und den Siegesweg der Luftschiffahrt nicht aufhalten können.

Das in Amsterdam erscheinende „Handelsblatt“ berichtet die Katastrophe des Marinefluchtigkeits „R. 2“ und drückt seine aufrichtige Teilnahme für das deutsche Volk aus, das so tüchtige Mitbürger verloren habe, ferner für die Marinebehörden und besonders für den alten Grafen Zeppelin, dessen Trübsal nicht enden zu wollen scheint. „Solo Romano“ merkt, daß der italienische Kriegsschiffbau und der Marine in ihrer telegraphisch in Berlin das Beileid des italienischen Kaisers und der Marine aus der Katastrophe des Marinefluchtigkeits „R. 2“ ausgedrückt haben.

Die früheren Zeppelin-Katastrophen.

Der Lebensweg der Zeppelinluftschiffe ist ein Dornen- und Leidensweg. Die meisten von ihnen haben ein gemeinsames Ende gefunden. Manche von ihnen erreichten nur wenige Monate Lebensdauer.

„R. 2“ ging nach 2 1/2 Monaten Lebensdauer am 16. Januar 1906 im Sturm zugrunde.

„R. 3“ wurde nur sechs Wochen alt. Er wurde am 4. August 1906 bei Gherlingen durch einen Sturm zerstört.

„R. 5“ (als Armeeluftschiff „R. 2“) verunglückte am 25. April 1911 bei Weibullburg.

„R. 6“ verbrannte am 15. September 1910 in seiner Halle in Wabern, was, wobei zehn Menschen verletzt wurden.

„R. 7“ als Zeppelinluftschiff „Deutschland“, scheiterte am 22. Juni 1910 im Zeppelinhafen bei Weibullburg.

„R. 8“ wurde am 18. Juni 1912 das Opfer eines Brandes in seiner Halle in Friedrichshafen.

„R. 10“ verbrannte am 28. Juni 1912 am Düsseldorf.

„R. 11“ (das Marinefluchtigkeits) ging, wie oben geschildert, am 9. September in der Ostsee unter.

Der „R. 2“ war der größte, schnellste und leistungsfähigste Luftzeppelin, den Deutschland bisher besaß. Die Erfahrungen, die das Reichsmarineministerium mit dem verunglückten „R. 1“ gemacht hatte,

hatten gezeigt, daß für den Seebienst Schiffe zur Vermeidung kommen müßten, die motorisch stärker liefen und eine größere Tragkraft besitzen müßten, als die Landluftschiffe. Die Maschinenanlage von 700 PS, des neuen Luftzeppelns vermochte selbst starken Stürmen zu trotzen und Windgeschwindigkeiten von über 30 Sekundenstunden zu überwinden, da sie dem Ballon einen Vortrieb von annähernd 25 Metern in der Sekunde gab. Aber auch äußerlich unterschied sich „R. 2“ von dem der Helgolander zugrunde gegangenen „R. 1“ nicht unbedeutend. Die Anlage für drahllose Telegraphie wurde wesentlich vergrößert, so daß man jetzt größere Reichweiten erzielen konnte als bisher. Auch die Form des „R. 2“ wurde verändert. Während das alte Schiff 17 Ecken hatte, besaß der neue Kreuzer deren 19. Die Länge über alles betrug 160 Meter, der Durchmesser über 16 Meter. Der Gasinhalt der 18 Zellen war auf 27 000 Kubilmeter berechnet. Die vier Motoren, von denen die beiden vorderen je 150, die hinteren je 200 PS. entwickelten, waren nach dem bekannten Motorenprinzip in der Friedrichshafener Motorenfabrik erbaut. Die Vorrichtung bestand aus drei Offizieren, vier Steuerleuten und 12 Mechanikern. Infolge seiner hohen Tragkraft konnte die Mannschaft jedoch im Notfall verdrängt werden.

Deutsches Reich.

Reichstags-Verhandlungen. Bei der gestrigen, durch den Tod des Abg. Hebel erforderlich gewordenen Reichstags-Verhandlung in Hamburg haben erhalten Reichstags-Abg. Dr. R. N. N. (Nationalistischer) 2421, Landrichter Dr. R. N. (Konserv.) 984, Arnholdt (Deutschvolk) 225, Reichstags-Abg. Dr. N. N. (Soz.) 17 533, vertritt 143 Stimmen. Reichstags-Abg. Dr. N. N. (Soz.) ist somit gewählt.

Eine Auszeichnung für den deutschen Gesandten in Tanger. Wie der „Reichsanzeiger“ mitteilt, hat der Kaiser dem außerordentlichen Gesandten und beurlaubten Minister in Tanger Freiherr von Sedendorf den Charakter als Wirklicher Geheimrat mit dem Prädikat Czjellens verliehen.

Die Lage auf dem Balkan.

Oesterreich-Ungarn und Serbien. Das balkanische Fremdenblatt schreibt zu dem von österreichisch-ungarischen Gesandtskrieger in Belgrad unternommenen Schritt: Für die verhängnisvolle Rettung der äußeren Politik Oesterreich-Ungarns ergab sich die Notwendigkeit eines Schrittes in Belgrad, da Belgrad die Meldung, sowie die dem Ministerpräsidenten Reichlich zugesprochenen Äußerungen im albanischen Klub über eine Veränderung der albanischen Grenze, welche in striktem Widerspruch mit früheren Erklärungen Reichlich standen, seine Verächtlichkeit erlitten und vom Blatte der serbischen Regierung selbst übernommen wurden, und die Serben tatsächlich albanisches Gebiet besetzt hatten. Ein ähnlicher Schritt wurde auch von den Vertretern Italiens und Deutschlands unternommen. Wenn auch bisher gleichartige Schritte der übrigen Mächte nicht erfolgt, so bekräftigt doch nichts zur Annahme, daß man in Petersburg, London und Paris von dem mit Stimmeneinstimmigkeit abgefaßten Beschlüsse der Londoner Protokollvereinbarung abgesehen gebietet. Inzwischen lassen sich die Erwartungen nicht aufgeben, daß Serbien, welches seinerseits die Erklärung abgab, die Londoner Beschlüsse zu achten, diese Erklärung nunmehr ohne allseitigen Widerspruch in die Tat umsetzen werde. Es ist in Wirklichkeit auch kein Grund vorhanden, warum die serbischen Truppen noch länger auf albanischem Gebiete bleiben sollten. Nach dem Reingewinn amtlicher serbischer Quellen ist der albanische Aufstand vollständig niedergeschlagen, und daß Serbien von dem Wanken mit Selbstverhaltung keine Gefahr droht, ist im Hinblick auf die noch geringe Kraft dieses jungen Staates zu einer Betätigung nach außen hin ohne weiteres klar. Ueberdies ist die Anwesenheit der internationalen Kontrollkommission in Balona wohl Bürgschaft genug. Die Kommission hat keine andere Aufgabe, als die in den Karten des Londoner Protokolls eingeschriebene Grenze nimmend auch im Gelände selbst festzusetzen. Ein Aufmarsch, die Grenze erst zu bestimmen oder darüber Verhandlungen zu pflegen, wie dies in manchen serbischen Blättern erzählt wird, hat die Kommission nicht. Es wäre deshalb eine verkehrte Politik, wenn Serbien in dieser Beziehung sich irgendwelcher Zurückhaltung hingeben oder auf Meinungsverschiedenheit zwischen den Mächten bauen wollte.

Das Vorhaben der Serben in Albanien. Die Serben haben die albanische Grenze überschritten und die Dörfer Eltsche und Beheani besetzt und bringen hierdurch großen Unruhe vor. Der serbische König hat die ordentliche Tagung der Skubischina Freitag vormittag durch eine Wochenschiff eröffnet.

Ausland.

Kriegsentscheidung in Amerika. Präsident Wilson erklärte in einer Rede über die Lage in Mexiko, er sei unbedingtermaßen entschlossen, alle Verbindungen mit der Regierung Huertas abzubrechen. Man erwarte daher Maßnahmen, um in Mexiko den Frieden wiederherzustellen. Seine Beamte erklären, es bestehe Gelegenheit, mit den Aufständischen in irgendwelche Unterhandlungen zu treten.

Die Feier zur Erinnerung an die Völkerschlacht bei Leipzig.

Zur Weihefeier des Völkerschlachtdenkmal. Die Stadt Leipzig feiert heute im festlichen, namentlich die anwesenden Gäste und die Straßen und Plätze vom Hauptbahnhof bis zum Zeppelplatz. Die öffentlichen und privaten Gebäude sind reich mit Fahnen in den verschiedensten Nationalfarben und mit Girlanden geschmückt. Bei aller Farben-

Prachtlichkeit bietet sich dem Betrachter ein einheitliches Bild. Der Platz gegenüber dem Ausgange des feiner Vollendung entgegengegangenen Hauptbahnhofes zeigt in der Mitte sechs Bäume, an die sich nach rechts und links aber lange Reihen von Flaggenmasten schließen. Ein Ringzug der Gewehrtruppen erstreckt sich zu beiden Seiten eine Bogenschützen- und Jägertruppe, die abwechselnd Blumenkörbe und Kartelltruppen trägt. Weiterhin sind an zwölf prächtigen Fahnen Aufmäntel auf großen blauen Tafeln die Namen der Orte verzeichnet, um die in der Völkerschlacht am 16. Oktober gekämpft wurde. Namentlich führt die Reiterei aus dem Reichsregiment Leipzig, die in der Schlacht bei Leipzig die wichtigsten, reichgeschmückten Soldaten in Blau und Gold, den Farben der Reiterei, erheben sich hier sehr schön jenseits Säulen, die ihre Krönung finden in großen goldenen, aus Dreifüßern ruhenden Plammenbäumen. Am Hauptplatz zeigen im Anschlag an die Völkerschlacht sechs mit Fahnen und Girlanden geschmückte jenseits Säulen, die kunstvollste Beziehungen aus Wappsteinen tragen, empordie. Die in der Völkerschlacht gekämpften Unteroffizierskategorien sind durch Leinwand, Kränze und Köpfe gleichfalls geschmückt. Weiterhin, um auf dem weiteren Wege Bäume die Straßen säumen, stehen sich farbige Wimpel von Baum zu Baum. Auf dem Platz vor dem neuen Rathaus, in welcher sich die Völkerschlacht nach den Feiern am Denkmal, am Schwarzberg-Denkmal und in der russischen Gedächtniskirche abspielen, erhebt sich ein Obelisk, dessen kapitälartige Bekrönung ein großes Feuerbedecktes Kreuz. Das Rathaus selbst ist mit großen Konzentrationen mit Wänden in Goldschmuck reich geschmückt. Auch der Platz vor dem Hauptbahnhof hat einen feierlichen Schmuck erhalten. An der Reiterei sind sechs Truppen erkrankt. Zahlreiche Fremde sind bereits in den letzten Tagen in Leipzig eingetroffen, um Zeugen der denkwürdigen Feiertage zu sein. Die Ehrenbewahrung hat zur Bewältigung der Reichsfeierlichkeiten eingeleitet. Bereits in den frühen Morgenstunden sind die in den Straßen der Stadt nach der Völkerschlacht ein lebhaftes Treiben, besonders in der Reiterei, wo sich hoch eine große schaulustige Menge ansammelte. Straßenbahnen und Omnibusse sind überfüllt. Die letzten Vorbereitungen sind eifrig im Gange.

Weihefeier der russischen Kirche.

Beim Eintritt in die Kirche wurde von den Brüdern ein kurzes geistliches, deutsches und russisches Gebet gesprochen. Ziemlich lebhaft wurden bei der Feier der herrliche Gesang des Protokollbüros der Moskauer Ispenski-Kathedrale Moskau und verschiedene Kirchengänge des berühmten Moskauer Synodalbüros. Die Einweihung und der Gottesdienst wurde geleitet durch Protokollbüros Schweditz, Protokollbüros Berlin und Protokollbüros Dresden. In seiner in russischer Sprache gehaltenen Predigt führte Protokollbüros aus, daß der erste Lobgesang von hundert Jahren auf dem Völkerschlachtdenkmal russischen Soldaten angestimmt worden sei. So beginne auch in diesem Erinnerungsjahre die Liebe der Feiern mit einem Dankgebet der Russen in russischer Sprache. Dem Schluß des Gottesdienstes bildete nach russisch-orthodoxem Ritus das Gebet. Gott sei viele Jahre. (Enog Aja Let), in dem Gottes Gesez bekräftigt wurde auf den Jaren und seine Familie, den König von Sachsen als Schutzherr der Kirche, auf das russische Meer und alle Christen. Mit erneuertem Gesang schloß die Feier nach 12 Uhr. Es folgten Franz Brang, der in russischer Sprache, der als Vertreter des Kaisers Franz Joseph an der heutigen Feier teilgenommen wird, ist gestern abend 8 Uhr 24 Minuten auf dem Zeppelner Hauptbahnhofe eingetroffen. Zum Empfang waren erschienen der König von Sachsen in österreichischer Tragenuniform, der Kaiser von Preußen, der Kaiser von Italien, der Kaiser von Österreich und Prinz Friedrich Christian.

Prinzregent Ludwig von Bayern.

Am Freitag früh um 8 Uhr 25 Minuten mit dem fahrbahnmäßigen Zuge von München nach Leipzig abgereist. In seiner Begleitung befinden sich Generaladjutant Walliser von Weidenhofen und Flügeladjutant Graf Gellert.

Gedächtnisrede im bayerischen Landtage.

Am Schluß der gestrigen Sitzung des bayerischen Landtags las der Abgeordnete von München in einer Rede auf die Völkerschlacht bei Leipzig, die heute in Leipzig in Anwesenheit des deutschen Kaisers und der deutschen Fürsten stattfindet. Die weitgehende Vereinfachung, sagte der Redner, die den Gedanken der Selbsterhaltung der Völkerschlacht in allen deutschen Landen abgehalten werden, erfahren mit der Einweihung des Völkerschlachtdenkmalen ihren würdigen und erheblichen Abschluß. Wie die Feier in Slesheim, so vereint die Zeppelner Feier die Herzen aller treuen Deutschen in festlicher Erinnerung an das große Werk, das 1813 mit Blut besiegelt worden ist. Wie es heißt, das deutsche Volk hat sich dabei nicht geteilt. Auch das bayerische Volk, und insbesondere wir, als seine Vertreter nehmen feierlichen Anteil an der Feier, die in Leipzig begangen wird, und wir vereinen uns mit dem ganzen deutschen Volk an den in Leipzig zu feiernden Völkerschlacht. Mit besonderer Wärme gedenken wir unjüngeren Väter, die bei der Feier teilgenommen haben und die deutschen Bundesfürsten durch ihre Teilnahme an der Feier bezeugen, wie unerschütterlich und geschlossen die im Deutschen Reich vorhandenen Stämme und Völker zusammenstehen (Beifall der Versammlung).

Die Feier im Ausland.

Anlaßlich der Jahrestagfeier der Schlacht bei Leipzig veranstalteten gestern Abend die Musikkapellen der in Prag garnisonierenden Infanterie-Regimenter und die Marschmusik des 8. Landwehr-Infanterie-Regiments in den Straßen Prag und der Wärschka einen Zapfenstreich, bei dem hauptsächlich historische Märsche gespielt wurden. Anlaßlich der Hundertjahrfeier der Völkerschlacht bei Leipzig fanden gestern bei den russischen Regimenter, welche an der Schlacht teilgenommen haben, feierliche Gedenkmessen für die gefallenen Offiziere und Soldaten statt. Kaiser Nikolaus richtete an das russische Regiment, das heute sein Regiment feiert, ein Glückwunschkommunikation, in dem er aussprach, er würde sich mit dem Regiment die Tage der Hundertjahrfeier bei Leipzig beschäftigen, in der sich das Regiment mit unverwehlicher Stütze bedacht habe.

Luftfahrt.

Das Zeppelinluftschiff „Gaula“, das gestern nacht um 3 Uhr in Hamburg aufgestiegen war, ist um 1 1/2 Uhr in Rosdam eingetroffen und um 2 Uhr 10 Min. giatt gelandet.

Flieger-Unfälle.

In Niederrhein bei Wamben in Unterfranken stürzte gestern früh ein Doppeldecker, der von Niederrhein nach Köln, ab. Der Flieger Oberleutnant Koch und Sergeant Prante vom 87. Infanterie-Regiment, sind tot.

Die neueste Hutmode

behauptet man, fände bei den Frauen mehr Beachtung, als die wichtigste Neuerung für die Küche. Dass diese Behauptung Unrecht hat, beweisen die neuen „Liebig-Kugeln“, die sich im Nu die Sympathien der Hausfrauen erobert haben. „Liebig-Kugeln“ sind allerdings ein Artikel, dem bei seiner Vielseitigkeit, Ausgiebigkeit und einfachen Handhabung jede Hausfrau Beachtung schenken muss.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt

Durch Verlangen des Roten war der auf der Rückfahrt von ...

Vermischtes.

Rückfrage vom Antrag des 'Volturno'. Eine große Menschenmenge begrüßte die Ankunft des Dampfers 'Volturno' in Rom.

Wasserst. auf der Insel Malta. Auf der Insel Malta stürzte am 16. Oktober ein Unwetter, das von einem heftigen Regen begleitet war.

Zur Verhütung des Directors Altmann wird noch aus Wien mitgeteilt, daß die Verhandlungen mit der Eisenbahnung der Auswanderungspropaganda beschäftigt sind.

Zur Verhütung des Directors Altmann wird noch aus Wien mitgeteilt, daß die Verhandlungen mit der Eisenbahnung der Auswanderungspropaganda beschäftigt sind.

Provinz Sachsen und Umgebung.

Beckenlaugen, 17. Oktober. Eine erhebende Feier zur Erinnerung des vor 100 Jahren bei Leipzig gefallenen damaligen Kürassiersregiments Heinrich Ferdinand von Krojitz an dessen Heldengrabe in Poplitz veranstalteten die örtlichen Körperbehörden gestern Abend.

Beerb. 17. Okt. (Nachhundertfeier). Eine erhebende und begeisterte Einleitung der hiesigen Hundertjahrfeier fand gestern Abend statt.

Schwärz u. Wernberg, 16. Okt. (Festfeier). Das Gedächtnis der Leipziger Schlacht wird hier in folgender Weise begangen werden.

M. Falkenberg, 17. Okt. (Septuagesimale Preis-Schulinspektion). Mit dem 1. Oktober sind die beiden hiesigen Preis-Schulinspektionen Siebenmberga I und II zusammen mit dem hiesigen Bezirk Hirschberg I unter einem neuen Preis-Schulinspektoren vereinigt worden.

Letzte Telegramme.

Der Kaiser auf der Fahrt nach Leipzig. Bonn, 18. Okt. Der Kaiser hat gegen 11 Uhr abends die Reise nach Leipzig angetreten.

Zum Untergang des Marinelaufschiffes 'L. 2'. Berlin, 18. Okt. Bei den Aufklärungsarbeiten, die beim Sinken von Marinelaufschiffen meist erfolgt werden, fand man am 18. Okt. noch zwei Leichen.

Die 'Woff. Stg.' sagt: Der 17. Oktober 1918 wird in der Geschichte der deutschen Luftschifffahrt als schwarzer Freitag in Erinnerung bleiben.

Die 'Morgenpost' äußert: Es ist ein schwerer Schicksalsschlag, der nicht nur unsere Marine, das deutsche Schiffbauwesen, sondern auch den deutschen Handel betroffen hat.

Dem 'L. F.' wird aus Friedrichshafen gemeldet: Frau Kapitän Gmund erreichte die furchtbare Nachricht vom Tode ihres Mannes, als sie von einem Besuche der Grafen Jepsen nach Hause zurückkehrte.

Paris, 18. Okt. Der Minister des Auswärtigen Richon und der Marineminister Aubin haben dem deutschen Botschafter Freiherrn v. Schoen anlässlich der Katastrophe des 'L. 2' ihr Beileid ausgesprochen.

Paris, 18. Okt. Der Marineminister hat die französische Botschaft in Berlin telegraphisch beauftragt, dem Reichs-Marineminister durch den französischen Marineattaché das lebhafteste Beileid des Ministers und der französischen Marine aus Anlass des Unglücks des Marinelaufschiffes 'L. 2' zu ausdrücken.

Berniergerbe, 18. Okt. Hier ereignete sich ein tödlicher Unglücksfall. Der Milchhändler Lüderich aus Berniergerbe fiel unter seinen Wagen und wurde beratet gemüht, daß er auf der Stelle verstarb.

Börsen- und Handelssteil.

Vom Rheinisch-Westfälischen Zement-Industrie. Die erneut aufgenommenen Verhandlungen zur Ergreifung einer Einigung unter den Werken finden, wie es heißt, nicht ganz aussichtsreich sein.

4 1/2 Millionen-Anleihe der Stadt Jena. Der Gemeinderat beschloß die Aufnahme einer Anleihe von 4 1/2 Mill. Mark für städtische Bauten.

Berliner Brotensbörse. Berlin, 17. Oktober. (Wägen der Stadtwerke). Wie an den Vortagen, so waren es auch heute wieder die fremden ausländischen Märkte, die im Verein mit dem größeren Fliegenangebot sowie unangenehmen Reaktionen, die auf die Tendenz des Produktmarktes drückten, so daß die Preise für Brotensbrot noch weitere beträchtliche Wägen zu verzeichnen hatten.

Produkten- und Warenmärkte. Getreide, Hülsenfrüchte, Futtermittel. Berliner Frühmarkt. (Rund. Notierungen). Berlin, 17. Oktober.

Table with market prices for various goods like flour, oil, and other commodities. Columns include item names and prices.

Table with market prices for Berlin and other locations. Columns include item names and prices.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

W. Hamburg, 17. Okt. Rüböl-Rückgang 1. Produkt Markt 88 1/2, 2. Produkt Markt 88 1/2.

Bank für Handel und Industrie (Darmstädter Filiale Halle a. S., Aktienkapital und Reserven, 192 Millionen Mark.)



