72. Jahrgang. № 178

Sonntag, 15. April 1928

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Bezugs-Gebühr: vom 1. bis 15. April 1928 bei täglich zweimaliger Zustellung frei Haus 1.70 Mark. Postbezugspreis für Monat April 3 Mark ohne Postzustellungsgebühr. Einzelnummer 15 Pfennig. Außerhalb Dresdens 20 Pfennig.

Anzeigen-Preise: Die Anzeigen werden nach Goldmark berechnet: die einspaltige 30 mm breite Zeile 35 Pfg., für auswärts 40 Pfg. Familienanzeigen und Stellengesuche ohne Rabatt 15 Pfg., außerhalb 25 Pfg., die 90 mm breite Reklamezeile 200 Pfg., außerhalb 250 Pfg. Offertengebühr 30 Pfg. Auswärtige Aufträge gegen Vorausbezahlung.

Drahtanschrift: Nachrichten Dresden
Fernsprecher-Sammelnummer: 25 241
Nur für Nachtgespräche: 20 011

Schriftleitung und Hauptgeschäftsstelle Marienstraße 38/42
Druck und Verlag von Liepsch & Reichardt in Dresden
Postscheck-Konto 1068 Dresden

Nachdruck nur mit deutlicher Quellenangabe („Dresdner Nachr.") zulässig. — Unverlangte Schriftstücke werden nicht aufbewahrt.

Der Atlantik von der „Bremen" überwunden.

Landung auf einer kleinen Insel bei Neufundland wegen Benzinmangel.

Die drei kühnen Flieger wohlauf.

Neuyork, 14. April. Die Radiokorporation gibt bekannt: Die „Bremen" landete am Freitagmittag auf Greenly-Island. Die erste Nachricht, daß die „Bremen" etwa 400 Meilen nördlich des vorgesehenen Kurses zur Landung gezwungen war, erfolgte durch die Radioangestellten in Point Arrow, ein Platz, der etwa 10 Meilen von Greenly-Island entfernt liegt. Dieser Meldung folgte rasch eine zweite durch die kanadische Regierungsfunkstation in Louisburgh. Diese 7 Uhr abends (amerikanische Zeit) bekanntgewordenen Nachrichten wurden durch aufgefangene Funkmeldungen über die „Bremen"-Flieger, die an die Londoner „Times" gerichtet waren, weiter bestätigt.

Endlich erhielt auch der Norddeutsche Lloyd spät abends eine Funknachricht von Hünefeld, in der die gelungene Landung bestätigt und außerdem bemerkt wurde, daß die Erschöpfung der Flieger, der Verbrauch des Benzinvorrats sowie widrige Winde die Landung notwendig machten. Diese letztere Nachricht ist anscheinend von einem Amateurfunker aufgefangen worden und wurde von diesem an die Zeitung „Manchester Union" in New Hampshire weitergegeben. Freiherr v. Hünefeld meldete weiter, daß die „Bremen" Propellerbruch erlitten habe und die Landungsvorrichtung zerstört sei. — Der Generalleiter des Norddeutschen Lloyds und Hertha Junkers teilten darauf mit, daß das Schwesterflugzeug der „Bremen" heute früh über Ottawa nach Greenly-Island fliegen werde. (W. T. B.)

Die erste Nachricht von den Fliegern.

Brennstoffmangel infolge starker Gegenwinde

Neuyork, 14. April. Direktor Schröder vom Norddeutschen Lloyd erhielt folgendes Telegramm: „Machten sichere Zwischenlandung auf Greenly Island, Strait of Belle Isle; notwendig geworden durch Brennstoffmangel, der infolge strenger Gegenwinde verursacht, die während des Fluges einsetzten. Baron v. Hünefeld."

Dieses Telegramm war die erste Meldung, die von den Fliegern selbst einging. Greenly Island ist eine kleine, jetzt völlig vereiste Felseninsel an der Nordwestküste von Neufundland. Die Entfernung von dort bis Neuyork beträgt etwa 1400 Kilometer.

16 Kilometer östlich der Insel befindet sich an der Südküste Labradors die Marconi-Funkstation Armour Point, deren Telegraphist sehr bald von der Landung der „Bremen" Kenntnis erhielt und während des gestrigen Freitag nachmittag und abends stundenlang versuchte, diese Meldung in die Welt hinauszufunken, wahrscheinlich infolge einer technischen Störung aber nirgends von einer anderen Funkstation gehört wurde, bis schließlich einige Radioamateure auf Neufundland die Funksprüche von Armour Point auffingen und weitergaben.

37 Stunden unterwegs.

Berlin, 14. April. In einem 37stündigen Fluge bei Sturm und Nebel ist es den deutschen Ozeanfliegern gelungen, den Atlantischen Ozean zum ersten Male von Osten nach Westen im Flugzeug zu überqueren. Am 12. April morgens 5,38 Uhr waren sie in Baldonnel gestartet, am 13. April spätnachmittags (mitteleuropäische Zeit) gingen sie auf der kleinen neufundländischen Insel Greenly Island nieder. Da diese Insel ein Felseneiland ist, war wohl eine Beschädigung des Flugzeuges bei der Landung unvermeidbar gewesen. Die drei Flieger aber, Hauptmann Köhl, Baron v. Hünefeld und ihr irischer Kamerad, der Kommandant der irischen Luftstreitkräfte, Fitz Maurice, konnten wohlauf ihrem so erfolgreichen Junkers-Flugzeug entsteigen.

Die Flieger hatten nicht die gewöhnliche Dampferroute nach Amerika geflogen. Aus Wettergründen hatten sie eine nördlichere Route vorgezogen. Deshalb konnten sie auch von keinem der gerade auf der Ueberfahrt befindlichen 26 Ozeandampfer auf hoher See gesichtet werden. Kurze Zeit nach ihrem Abflug von Irland hatte sich das Wetter in der Mitte des Ozeans sehr verschlechtert. Durch Sturm und Nebel müssen die Flieger nach Nordwesten, 400 Kilometer von ihrer Route entfernt, abgetrieben worden sein.

Wie bei früheren Ozeanflügen widersprachen sich auch gestern die Meldungen über das Schicksal der deutschen Flieger. Große Besorgnis war aber am Platze, als sich die Meldung von einer Sichtung über Neuschottland als falsch erwies und seit dem Verlassen der irischen Westküste keine positiven Nachrichten mehr vorhanden waren.

Die am Freitagabend eingetroffenen Meldungen waren also verfrüht und falsch. Die erste Meldung von der Landung der „Bremen" auf Greenly-Island traf nachts etwa 4 Uhr ein. Das Flugzeug sollte nach einer von W. T. B. abends ¾9 Uhr verbreiteten Meldung sogar schon über Neuyork gesichtet worden sein. Auf Grund dieser Funksprüche waren Tausende von Neugierigen nach dem Flugplatz Mitchel-Field hinausgewandert und -gefahren, die dort geduldig warteten, bis sie schließlich einsehen mußten, daß sie geäfft worden waren.

Hauptmann Köhl wird wohl morgen in Amerika seinen 40. Geburtstag als den schönsten seines Lebens begehen können.

Die „Bremen" auf Eis niedergegangen?

Ottawa, 14. April. Nach Angaben eines Regierungsbeamten der Greenly-Island, der einen Vertreter des W. T. B. besuchte, wäre es für die „Bremen" infolge der felsigen Bodenformation unmöglich gewesen, auf der Insel zu landen und das Flugzeug sei möglicherweise auf das benachbarte Eis niedergegangen. Der Beamte sagt, das Eis sei zu dieser Jahreszeit genügend stark und trage sogar Lastautos, die regelmäßig Touren nach der Post und Telegraphenstation unternehmen, die zwei Meilen entfernt an der Küste Quebecks liegt. Wenn das Flugzeug nicht beschädigt sei, würde es möglich sein, dies vom Eise an Land zu bringen. Die Insel, die ein Vogelschutzgebiet der kanadischen Regierung ist, ist unbewaldet, etwa 800 Meter lang, sehr schmal und steigt bis zu einer Höhe von etwa 80 Fuß über dem Meeresspiegel.

Greenly Island.

Ottawa, 14. April. Die einzige Unterkunft in Greenly Island, wo die „Bremen" notgelandet ist, sind außer dem Haus des Leuchtturmwärters Fischerräume, die Neufundländern gehören. Die kanadische Regierung wird wahrscheinlich einen Sonderdampfer zur Beförderung der Flieger entsenden. Der regelmäßige Dampfer, der die Nordküste des Golfs von St. Lorenz bis zu einem Punkt schätzungsweise 150 Meilen von Greenly Island entfernt bedient, verließ Quebec auf seiner ersten Fahrt der Saison vor einigen Tagen.

Die kanadische Regierung hat den Patrouillendampfer „Montcalm" nach Greenly-Island beordert, um die deutschen Flieger abzuholen.

Der kanadische Eisbrecher „Montcalm", der mit Volldampf nach Greenly-Island unterwegs ist, will noch heute nachmittag die deutschen Flieger erreichen, um sie mit dem auseinandergenommenen Flugzeug zurückzubringen.

Der Zeitunterschied zwischen der gestern mittag erfolgten Landung der „Bremen" und der Absendung der ersten Funkmeldungen über die Landung gegen 7 Uhr abends nach amerikanischer Zeit erklärt sich aus der großen Entfernung zwischen Greenly-Island und der nächsten Funkstation und daraus, daß

die Nachrichten mit Hundeschlitten oder Booten dorthin übermittelt werden mußten.

Die neufundländischen Behörden erklärten, daß von St. Johns ein Dampfer nach Greenly-Island geschickt werden müsse, falls die „Bremen" zu stark beschädigt sei, um weiterfliegen zu können. — **Einstweilen liegt die „Bremen" auf einem Felsen der kleinen Insel. Die drei Flieger sind Gäste des Leuchtturmwärters.** Die drei Flieger wohnen im Leuchtturm und schlafen augenblicklich. Sie haben anscheinend an persönlichen Dingen keinen Mangel. Sie sind über den Flugausgang nicht sehr verärgert.

Vorläufig kein Flug der Junkersmaschine nach Greenly-Island.

Mitchel-Field, 14. April. Fräulein Hertha Junkers teilte heute früh 7,15 Uhr amerikanischer Zeit mit, daß infolge ungünstiger Wetterlage das Schwesterflugzeug der „Bremen", „S 13", nicht nach Greenly Island starten werde. Fräulein Junkers und der Pilot Melchior werden heute nach Washington fliegen. Der Zweck dieses Fluges ist unbekannt.

Der gelungene Ozeanflug.

Eine Ruhmestat deutschen Könnens.

(Drahtmeldung unsrer Berliner Schriftleitung.)

Die Nachrichten, daß die deutschen Ozeanflieger das amerikanische Festland erreicht haben und daß damit ihrem kühnen Wagnis der volle Erfolg beschieden ist, haben wie überall in der Welt so auch in Berlin eine begeisterte Freude ausgelöst. Nachdem in der Nacht zum Sonnabend die ersten Meldungen widerrufen werden mußten und eine gewisse Bedrückung Platz gegriffen hatte, ist heute die Freude nur um so größer.

Seitdem im Mai des vorigen Jahres die beiden französischen Flieger Nungesser und Coli als erste die Ueberquerung des Ozeans in der Ost-West-Richtung wagten und mit dem Leben bezahlten, ist es keinem der zahlreichen Flieger, die inzwischen in das Wellengrab des Meeres sanken, geglückt, an das Ziel, den amerikanischen Kontinent zu gelangen. Von Nungesser und Coli bis Hinchcliffe ist es eine lange Liste von wagemutigen Piloten, die die Geschichte des Flugwesens als Opfer der Ozeanüberfliegung verzeichnet, ehe es jetzt zwei Deutschen gelang, das Werk zu vollenden. Mit stolzer Berechtigung hat man heute das stolze Wort geprägt,

daß die Nationen es versuchten und daß Deutschland es vollendete,

denn ganz abgesehen von der sportlichen und der später auszuwertenden verkehrstechnischen Leistung ist durch diesen bewunderungswürdigen Erfolg der deutschen Piloten auf das eindringlichste wieder einmal aller Welt gezeigt worden, daß sie des deutschen Könnens und der deutschen Mitarbeit nicht entraten kann, wenn kühne Neuerungen zum vollen Gelingen geführt werden sollen.

Köhl und v. Hünefelds Tat stellt die Leistungen Lindberghs, Chamberlins und Byrds weit in den Schatten. Die Witterungsverhältnisse über dem Atlantik haben immer wieder gezeigt, daß es viel schwieriger ist, den Ozean in der Ostwestrichtung als in der Richtung von Amerika nach Europa zu überfliegen. Die Tatsache, daß es deutschen Fliegern auf einer rein deutschen Maschine gelungen ist, zum ersten Male von Europa nach Amerika zu fliegen, während zahlreiche Piloten anderer Länder immer wieder gescheitert sind, bedeutet für Deutschland eine freudige Genugtuung und stellt der deutschen Fliegerei ein glänzendes Zeugnis aus.

Die Ganzmetalleindecker der Junkerswerke, deren Typ I 33 diesen Sieg erringen konnte, haben in fast allen Erdteilen glänzende Proben ihrer Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit abgelegt. Besonders hoch zu bewerten ist aber die Tatsache, daß die „Bremen" mit einem deutschen Motor, dem 300-PS-Junkers-L 5 dieses Unternehmen glücklich zu Ende führen konnte. Immer wieder wurde in Deutschland mit Neid auf die Erfolge ausländischer Flugmotoren, insbesondere des Wright-Whirlwind, hingewiesen und bedauert, daß man diesen Erzeugnissen fremder Konstrukteure in Deutschland nichts Ebenbürtiges an die Seite zu stellen habe. Nun hat der Flug Köhls und v. Hünefelds gezeigt, daß das deutsche Flugwesen in dem Junkers L 5, der schon bei dem Weltrekordflug Edzards und Risticzs eine glänzende Probe seiner Leistung geliefert hat, ein den ausländischen Motoren völlig gleichwertiges Erzeugnis besitzt. So ist der deutsche Ozeanflug vor allem auch als **der Sieg eines deutschen Flugmotors** zu bewerten, eines Motors, auf den sich die Piloten der „Bremen" mit so großer Zuversicht verlassen haben, daß sie die Atlantikküberquerung getrost in einer einmotorigen Landmaschine gewagt haben.

Die bewundernswerte Leistung der deutschen Flieger wird noch dadurch erhöht, daß sie lediglich auf ihre nautischen Instrumente angewiesen waren. Sie hatten keine Radioeinrichtung mitgenommen und konnten deshalb kein Schiff, das sie angetroffen hätten, nach ihrem jeweiligen Standort befragen. Wären sie auch nur um weniges von ihrem Kurse abgewichen, so hätte das, da sie ja mit einer Stundengeschwindigkeit von 150 und mehr Kilometer über den Ozean flogen, das Gelingen des ganzen Unternehmens in Frage stellen können. Es hat in Deutschland viele gegeben, nicht zuletzt auch sehr maßgebliche Kreise, die dem kühnen Plane einen Mißerfolg prophezeiten. „Ebenso gut kann man mit dem Fahrrad statt des Kahns über den Wannsee wollen, wie mit einer Landmaschine über den Ozean." Der diese Worte sprach, war ein führender Mann des deutschen Flugwesens. Nun ist er, wie alle Zweifler, glänzend widerlegt und der Jubel der Hunderttausende bei der Landung der deutschen Piloten kann ihnen ein Zeugnis dafür sein, daß sie auf dem rechten Wege waren. **Nicht nur in der Geschichte der Fliegerei, auch in der Geschichte der Menschheit werden die Namen der deutschen Flieger, die den Grund legten für die kommende Luftverbindung über den Ozean, weiterleben.**

Der deutsche Ozeanflieger Hauptmann a. D. Köhl ist am 15. April 1888 in dem bayrischen Städtchen Neu-Ulm geboren. Sein Vater war Generalleutnant, und der Familientradition gemäß trat auch der Sohn die militärische Laufbahn an. Im bayrischen Kadettenkorps erhielt er seine Ausbildung. Bei Kriegsbeginn war er Offizier im 13. bayrischen Pionier-Regiment in Ulm. Am ersten Tage zog er mit seinem Regiment ins Feld. Durch einen Beinschuß wurde er nach kurzer Zeit kampfunfähig. Diese Verwundung veranlaßte ihn, unter die Kampfflieger zu gehen. Er wurde Führer des Bombengeschwaders Nr. 7, wo er sich bald durch seine Kühnheit und Flugkunst auszeichnete. Ein Nachtkampf mit französischen Fliegern trug ihm eine neue Verletzung ein. Später wurde er bei einem Luftkampfe von den Franzosen abgeschossen und gefangengenommen. **Seiner Findigkeit gelang es, im Frühjahr 1919 nach mehreren vergeblichen Versuchen der Gefangenschaft zu entrinnen. Als Arbeiter verkleidet flüchtete er über die schweizerische Grenze**