

# Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Verlagsort: Dresden  
Verlagsnummer: 25841  
Kaufpreis: Nr. 20011  
Schiffverlag u. Druckerei  
Dresden-K. 1, Marienstraße 24/25

Bezugspreis vom 14. bis 30. September 1928 bei täglich zweimaliger Zustellung frei Haus 1.70 RM.  
Bezugspreis für Monat September 2.40 RM. ohne Zustellungsgebühr. Einzelnummer 10 Pf.  
Kaufpreis Dresden 15 Pf. Anzeigenpreis: Die Anzeigen werden nach Goldmark berechnet:  
bis einpaltig 20 mm breite Zeile 25 Pf., für anderthalb 40 Pf., Familienanzeigen und Stellen-  
gesuche ohne Rabatt 15 Pf., außerhalb 25 Pf., bis 90 mm breite Zeile 200 Pf., außer-  
halb 250 Pf., Offertengelder 30 Pf. Zuständige Postämter gegen Vorauszahlung

Druck u. Verlag: Meylich & Reichardt,  
Dresden, Postfach-Nr. 1048 Dresden  
Nachdruck nur mit druck. Genehmigung  
(Dresden, Nachr.) zulässig. Unerwünschte  
Schreibsätze werden nicht aufbewahrt

## „Graf Zeppelins“ erste Fahrt

### Der gelungene Probeflug übertrifft alle Erwartungen

#### Deutschland hat wieder seinen Zeppelin

Friedrichshafen, 18. Sept. „Graf Zeppelin“ ist um 3,25 Uhr aus der Halle gezogen worden und um 3,30 Uhr unter brausendem Jubel der Zuschauermassen glatt aufgestiegen. Er wandte sich gleich nach Westen und kreuzte in langsamer Fahrt über dem Bodensee.

#### Glatter Start

Am Dienstag nachmittag um 3 Uhr hatte sich der Wind soweit gelegt, daß man weiß, jetzt wird der „Graf Zeppelin“ aufsteigen. Dr. Eckener gibt Befehl, das Tor ganz aufzudrehen und den Saun vor der Halle umzulegen. Hunderte von Händen greifen zu, die Halle weitet sich, so daß man, da das volle Licht einbringt, jetzt die gigantische Größe des Schiffes erkennt. Die Schienen, auf denen die Laufwagen den Zeppelin halten, werden durch Einlegung von Verbindungsräden bis auf den Platz hinaus verlängert. Neue Kolonnen Arbeiter treten an; die Hände, die dieses Werk mit geschaffen, ergreifen die Gabelstiele, die sich von der Gondel und den Seiten aus schieferförmig nach allen Richtungen strahlen. Man kann alle diese Vorbereitungen, die außergewöhnlich sicherhaft vor sich gehen, und doch vorher genau festgelegt waren, nicht ohne innere Erregung beobachten. Nur Dr. Eckener geht mit der gewohnten unbewegten Ruhe umher, gibt hier ein Kommando, nimmt dort eine Meldung entgegen; dann vor dem Schiff noch eine kurze Führerbesprechung. Dr. Eckener hat seine Mitarbeiter um sich gesammelt und entwickelt ihnen in großen Zügen seinen Marschplan. Nun werden die Sandfächer abgehängt, die Motorwindmühlen sind schon besetzt. Dann befehlt auch die Besatzung das Schiff — als letzter Dr. Eckener. Ein Pfiff. Kommando: Alles loslassen an der Gondel! Die Holzbocke, auf denen die Gondel ruhte, fallen:

Das Schiff schwebt nun frei über dem Erdboden. Der Ballast wird ausprobiert. Auf ein neues Kommando hebt sich der Bug des Schiffes; von Achtern wird Auftrieb von Wasserballast verlangt — dann liegt das Schiff wieder ruhig, es ist ausbalanciert. Einer der hinteren Motoren springt an, dann wieder Stille: Das Schiff ist klar.

Um 3,35 Uhr kommt der Marschbefehl. Die Arbeiter setzen sich in Bewegung und ziehen den riesigen Leib langsam aus der Halle heraus. Wieder springt ein Propeller an und drückt nach. Einige Minuten später hat sich das Schiff im Freien schon nach links gedreht; das Manöver geht vollkommen glatt. Das Schiff läßt Wasserballast ab, die Maschinentelegraphen beginnen zu arbeiten und geben das Zeichen zum Anlauf.

Kommando: Los! Alle Propeller springen an und das Schiff hebt sich unter brausenden Geräuschen einer unübersehbar Menschenmenge in langsamer Fahrt nach Westen. Das große Werk ist gelungen, und das deutsche Volk hat wieder seinen Zeppelin.

#### Der Verlauf des Fluges

Im fahrenden Luftschiff sind offenbar alle Arbeiten, die sich auf Vermessungen und Proben erstrecken, in vollem Gange. Schon bald nach dem Aufstieg nahm die Funktion des Schiffes die Verbindung mit der Erde auf; sie teilte mit, daß das Luftschiff um 4,45 Uhr über Konstanz war. Schon wenige Minuten später aber erscheint der „Graf Zeppelin“ erneut über Friedrichshafen. Er zieht über dem Fluggelände große Kreise und entfernt sich dann wieder in der Richtung zum Bodensee. Vier Flugzeuge begleiten ihn.

Nach 6 Uhr abends ist der „Graf Zeppelin“ noch immer in der Luft. Die Funktion der Werk hat jetzt seine Verbindung mehr mit ihm; er erscheint aber verschiedentlich über dem Werkgelände, so zuletzt noch um 8 Uhr. Man kann vom Lande aus deutlich beobachten, wie das Luftschiff die vorgezeichneten Präzision vornimmt, wie es von langsamer Fahrt auf Marsch geht und umgedreht.

#### Die Landung

Nachdem sich das Luftschiff um 5,20 Uhr noch einmal auf fünf Minuten entfernt hatte, erschien es gegen 5,30 Uhr von Süden kommend über dem Landeplatz, den es in ganz langsamer Fahrt ansteuerte. Als es bereits unbemerkt quer zur Halle stand, setzten plötzlich die Motoren erneut ein und das Luftschiff entfernte sich rasch wieder vom Landeplatz. Um 6,40 Uhr feuerte das Schiff erneut den Landeplatz an. Der Bug des Schiffes senkte sich stark zur Erde. Die Hauptgondel und die hinterste Maschinengondel zeigten wegen der herangebrochenen Dämmerung bereits Lichter. Auch an den Seitengondeln sind grüne Signallichter sichtbar. Um 6,45 Uhr fallen die Töne zu Boden, und nun wird das Luftschiff an den beiden Gabelstählen mit dem Bug voraus auf den Landeplatz gezogen. Eine Minute später können die Gabelstahlmannschaften bereits die Hauptgondel lassen. Die Landung ist vollzogen. Um 6,50 Uhr liegt das Schiff bereits wieder glatt auf dem Werkplatz. Während es zuerst den Anschein hatte, als sollte das Luftschiff mit dem Bug voraus in die Halle eingebracht werden, wurde kurz nach 7 Uhr das Heck des Schiffes gegen das Gabelstahlgerüst geschwenkt, so daß das Luftschiff wieder in seine alte Lage eingebracht wird. Um 7,10 Uhr war das „Graf Zeppelin“-Schiff wieder in der Halle.

#### Dr. Eckener sehr zufrieden

Friedrichshafen, 18. Sept. Gleich nach der Landung erklärte Dr. Eckener dem Sonderberichterstatter des B.L.Z. in einer Unterredung, daß die Fahrt ausgezeichnet verlaufen und er mit dem Schiff sehr zufrieden sei. Der „Graf Zeppelin“ habe alles gehalten, was er versprochen und was man von ihm erwartet habe. In mancher Beziehung habe er die Erwartungen sogar übertroffen. So hat die heutige Fahrt schon gezeigt, daß das Schiff, ohne Anstrengung auf eine Marschgeschwindigkeit von 120 Kilometer zu bringen ist. Jedenfalls ist es noch schneller als der J.R.III. Die Geschwindigkeit wurde auf der üblichen Weststrecke Friedrichshafen—Rehden (bei Ravensburg) erprobt. Diese Strecke, die 5700 Meter lang ist, wurde zweimal durchgeflogen. Dabei hat sich auch die Manövrierfähigkeit des Schiffes glänzend gezeigt. Höhen- und Seitensteuer funktionierten hervorragend, namentlich haben aber die Maschinen tadellos gearbeitet und bei der Umstellung auf Rückwärtsfahrt die Erwartungen gerechtfertigt. Besondere Aufmerksamkeit wurde naturgemäß der Durchlastung des Schiffes zugewandt, da ja bei der Verlastung für Luftfahrt Bedenken wegen des Triebgasbestandes. Dr. Eckener erklärt, daß die Lastung allen Ansprüchen in vollem Maße genüge, so daß er hoffe, daß diese Bedenken sich durch praktische Erprobung überwinden lassen. Die Ventile haben so gut funktioniert, sagte Dr. Eckener scherzend, daß ich beschlossen habe, im Schiff einen Luftvorrat einzurichten.

Dr. Eckener teilte noch mit, daß der „Graf Zeppelin“ morgen nicht wieder aufsteigen werde. Auf Grund der Erfahrungen, die sich bei der Fahrt ergeben haben, sind noch kleine Einzelverbesserungen notwendig, so an der Durchlastungsanlage, die etwas reichlich stark ist. Es ist damit zu rechnen, daß diese Arbeiten so schnell beendet werden, daß voraussichtlich am Donnerstag die zweite Fahrt angetreten werden kann. Bei der heutigen Fahrt war die größte Höhe, die das Luftschiff erreichte, 1400 Meter.

Der Kommandant der „Los Angeles“, des früheren L. Z. III, Commander Noland, äußerte über den Eindruck von der ersten Fahrt des „Graf Zeppelin“: Das Schiff war in seinen Manövern wundervoll. Es war ein hervorragendes Luftschiff. Allerdings ist die Landung schwierig. Das liegt eben an den hiesigen Platzverhältnissen. Schiff und Mannschaft zusammen ergaben ein vorzügliches Ganzes. Jedenfalls ist der heutige Tag von großer Bedeutung für die Luftfahrt der ganzen Welt gewesen.

#### Hänefeld in Sofia gelandet

Sofia, 18. Sept. Der Flieger Freiherr v. Hänfeld hat die erste Etappe seines Ostasiensfluges beendet. Nach neun-einhalbstündigem Flug ist er am Dienstag um 11,30 Uhr in Sofia gelandet. Die „Europa“ erreichte dabei eine durchschnittliche Stundengeschwindigkeit von etwa 150 Kilometer.

#### Sum Wechsel in der Flottenleitung

Der als neuer Chef der Flottenleitung in Aussicht genommene Vizeadmiral Dr. h. c. Raeder wurde am 21. April 1878 geboren und trat am 16. April 1894 bei der Marine ein. 1901 bis 1908 war er Wachoffizier auf „Kaiser Friedrich III.“, worauf er 1908 zur Marine-Akademie und 1909 zum Reichsmarineministerium kommandiert wurde. Von 1908 bis 1912 war er Navigationsoffizier auf den Küstenpanzerschiffen „Friedrich“ und „Albatross“, dem Panzerkreuzer „York“ und der Nacht-„Hohenzollern“, von 1912 bis 1918 Offizier beim Stabe und später Chef des Stabes des Befehlshabers der Aufklärungsflotte, vornehmlich auf dem Kreuzer „Seydlitz“. Im Jahre 1918 wurde Raeder, nachdem er eine Zeitlang das Kommando des Kreuzers „Köln“ inne hatte, zum Chef der Zentralabteilung des Reichsmarineministeriums ernannt. 1920 wurde er dem Marinearchiv zugeteilt, 1922 zum Inspektor des Bildungswesens der Marine und 1924 zum Befehlshaber der letzten Seestreitkräfte der Nordsee und Januar 1925 zum Chef der Disziplinierung ernannt. Im gleichen Jahre wurde Raeder auch zum Vizeadmiral befördert.

#### Schreckliche Folgen der Tornadofatastrophe

London, 18. Sept. Die Berichte über das Ausmaß des in den letzten fünf Tagen über die westindischen Inselgruppen hinweggezogenen Tornados haben sich als zutreffend erwiesen. Der amerikanische Regierungskommissar auf der Insel Vortoriko bestätigt, daß der angerichtete Schaden 400 Millionen Mark übersteigt. Daneben ist die Hälfte der zwei Millionen betragenden Bevölkerung obdachlos, und 300 000 Personen sind dem Hungertode nahe. Seit drei Tagen haben sie weder Nahrung noch Trinkwasser, außerdem besteht die Gefahr des Zusammenbruchs aller sanitären Anlagen die Insel noch mit dem Ausbruch von Pest und Cholera. Die Zahl der bisher festgestellten Toten wird auf 221 angegeben, wovon auf Vortoriko 200, auf St. Croix 6, auf Guadeloupe 235 und auf Florida 18 entfielen. Die Gesamtzahl an Toten wird auf 1800 geschätzt.

#### Dampferuntergang - 16 Tote

Owen Sound (Ontario), 18. Sept. Auf dem Huronsee ist der Dampfer „Manasoo“ mit 17 Mann Besatzung und 4 Fahrgästen gesunken. Der Dampfer „Manitoba“ rettete 60 Stunden nach dem Unglück fünf Schiffbrüchige von einem Floß. Einer von ihnen ist infolge der erlittenen Verden gestorben. Sechzehn Personen werden noch vermisst.

## Gefährdung des Lehrlingsvertrages

Fast unbeachtet von der Öffentlichkeit, deren Interesse ganz und gar durch die Genfer Verhandlungen über die Räumungsfrage in Anspruch genommen war, ist von gewerkschaftlicher Seite ein Kampf gegen den Lehrlingsvertrag eröffnet worden, um unter allen Umständen aus dem Lehrvertrag einen Tarifvertrag zu machen. Die Gründe zu diesen Bestrebungen der Gewerkschaften liegen auf der Hand. Auf dem Hamburger Kongress ist ja in nicht mißzuverstehender Weise der Wille der sozialistischen Arbeiterorganisationen zum Ausdruck gekommen, auf die zukünftige Gestaltung der staatlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnisse soweit wie irgend möglich zu ihren einseitigen Wünschen maßgeblichen Einfluß zu nehmen. Um nun bei allen Entscheidungen in solchen Fragen ihrer Stimme größtes Gewicht zu verleihen, sind natürlich die Gewerkschaften bestrebt, immer weitere Berufs-schichten in ihren Verbänden zusammenzufassen. Nachdem der Gedanke des Klassenkampfes dem größten Teil der Industrie-arbeiterschaft in Fleisch und Blut übergegangen ist, nachdem dann in Landarbeiter- und Angestelltenkreisen ebenfalls mit der Agitation für den Klassenkampf als Heilmittel für alle Nöte begonnen worden ist, wollen sich die Gewerkschaften nun auch noch die Massen der Lehrlinge des deutschen Handwerks und Gewerbes als Kämpfer für diese Parole gewinnen. Die Erreichung dieses Zieles würde selbstverständlich bedeuten, daß in Zukunft zwischen Meister und Lehrling materielle Gegensätze aufgebaut werden würden, die in ihrer Endwirkung zu einer gänzlichen Umgestaltung des bisherigen bewährten Verhältnisses führen müßten.

Nach allgemeiner Ansicht des deutschen Handwerks, die auch jeder einsichtige Staatsbürger teilen wird, gehört von jeder die Regelung des Lehrlingswesens zu den Aufgaben der berufständischen Selbstverwaltung des Handwerks. Der Hauptzweck des Lehrvertrages ist doch die Erziehung und Ausbildung des Lehrlings auf den traditionellen Grundlagen des deutschen Handwerks. Wegen dieses durchaus gelunden und bisher unangefochtenen Standpunkt lauten nun die Gewerkschaften Sturm. Sie wollen durch Umwandlung des Lehrvertrages zum Tarifvertrag sozusagen den Lehrling zum jugendlichen Arbeiter machen, der in dem Meister nicht mehr seinen Lehrer zur Erlernung des erwählten Handwerks, sondern nur noch den Arbeitgeber, den „Ausbeuter“ seiner Arbeitskraft, sehen soll. Wahrlich gefährliche Bestrebungen, weil sie die Art an die Wurzeln des deutschen Handwerks legen, dem durch die Zerstückelung des alten Dreifaches „Meister, Geselle und Lehrling“ die Lebenskraft genommen werden würde. Denn ein gesundes Verhältnis zwischen Meister und Lehrling vermögen nur der Wille zur Arbeitsgemeinschaft, die persönlichen Bindungen und das gemeinsame Interesse des Lehrenden und Lernenden zu schaffen. Aber die Gewerkschaften haben für solche dem Handwerk und damit auch der Volksgesamtheit fruchtbringende Zusammenarbeit kein Verständnis. Sie wollen das Sonderrecht der berufständlichen Selbstverwaltung zu Fall bringen, damit in Zukunft auch das Verhältnis zwischen Meister und Lehrling nur noch durch die rein materielle Lohnfrage bestimmt wird, weil auf dem Boden einer solchen Regelung der Weizen der Gewerkschaften am besten gedeiht. Erfreulicherweise hat das Handwerk energisch Front gemacht gegen diese Absichten, die doch nur darauf hinauslaufen, die Regelung des Lehrlingswesens auch unter den Einfluß des Klassenkampfgedankens zu stellen.

Leider hat das Handwerk in diesem berechtigten Abwehrkampf noch nicht die Unterstützung der amtlichen Stellen gefunden. Im Gegenteil! Vor kurzem entschied in einem Streitfalle das Reichsarbeitsgericht dahin, daß das Lehrlingswesen im Baugewerbe tariflich geregelt werden kann. Das Urteil hat im gesamten deutschen Handwerk große, nur allzu begründete Aufregung hervorgerufen und der Reichsverband des Handwerks hat in einem Memorandum gegen diese Entscheidung Stellung genommen, das in sehr beachtlichen Ausführungen darauf hinweist, daß dieses Urteil eine weitere Verwischung der großen

An unsere Postabonnenten!  
**Büchliche Zustellung der Dresdner Nachrichten**  
Beim Quartalswechsel sichern Sie sich, wenn Sie das Abonnement für Monat Oktober 1928 bei Ihrem Postamt resp. Briefträger sofort bestellen. Eine spätere Bestellung würde leicht zu Unterbrechungen in der Zustellung führen.  
Verlag der Dresdner Nachrichten.