

# Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Drahtschreibzettel: Kachrichten Dresden  
Fernsprecher-Sammelnummer: 2284  
Ruz für Nachrichten: Nr. 20011  
Schriftleitung u. Hauptgeschäftsstelle:  
Treiberei 1, Marienstraße 38/42

Bezugsgebühr vom 1. bis 15. November 1928 bei täglich zweimaliger Zustellung frei Conto 1.70 RM.  
Postungsbetrag für Monat November 1.40 RM. ohne Postaufschlaggebühren. Einzelnummer 10 Pfg.  
Anzeigenpreis: Die Anzeigen werden nach Gelbmasse berechnet: die einseitige 20 mm breite Zeile  
25 Pfg., für auswärts 40 Pfg., Familienanzeigen und Stellenangebote ohne Rabatt 15 Pfg., außer-  
halb 25 Pfg., die 20 mm breite Zeile 30 Pfg., außerhalb 25 Pfg., Offertengebühr 30 Pfg.  
Ausdrückliche Aufträge gegen Vorauszahlung

Druck u. Verlag: Siegfried & Reichardt,  
Dresden, Postfach-Nr. 1068 Dresden  
Redaktion nur mit dem...  
(Dresden, Nachr.) zuständig. Unverlangte  
Schriftstücke werden nicht aufbewahrt

## Freudentag in Friedrichshafen

### „Graf Zeppelin“ wieder in der Halle - Der Ozean in 56 Stunden überflogen - Ein kritischer Augenblick vor der Einbringung

#### Zeppelins Sieg

In der Zeppelinstadt am Bodensee läuten die Glocken. Menschensmassen jubeln in Begeisterung dem „Graf Zeppelin“ und seiner Besatzung zu. Und im gleichen Schlag mit den Tausenden, die in Friedrichshafen den stolzen Augenblick erleben durften, schlägt Allduitslands Herz höher in Freude und Dankbarkeit. Nun hat er mit seinem glänzenden Aufstiege das Werk gekrönt, unser Zeppelin, das mit der Amerikafahrt so vielversprechend begonnen wurde. Die Spannung löst sich, die Hunderttausende in Millionen gestillt hatte, als die Fahrberichte von schweren Kämpfen des Luftschiffes in den Neufundlandströmen meldeten, als dann zeitweise die Funkverbindung abbrach und Ungewissheit sich breitete über den Verlauf des Fluges. Nun haben sie's gegen alle Ungunst der Elemente wieder geschafft, Dr. Eckener und seine Leute. Ihre Tat bedarf nicht des Lobes, sie spricht für sich selber.

Zum erstenmal hat nach so vielen vergeblichen Aufäufen, nach so viel Opfern ein Luftverkehrsmittel den Atlantik in beiden Richtungen bezwungen. Bevor die fähigen Flieger zurückkehrten, der Abschied, vor dem auch Kahl und Hünefeld nach ihrem einzigen Ost-Westflug haltmachen mußten, „Graf Zeppelin“ hat ihn endlich erreicht, indem er auf dem Luftwege die Rückreise durchführte. Mit einer Sicherheit, die dem Zeppelingsgedanken glänzende Aussichten für die Zukunft eröffnet und mit einer Schnelligkeit, die nun auch die Unkenrufe der Neider verstummen lassen muß. Die Svarie, die das Luftschiff auf seiner Einfahrt erlitt, hatte allen denen billige Veranlassung zum Misfallen an der vollbrachten Leistung gegeben, die es Deutschland nicht gönnen, daß es allen äußeren Widerständen zum Trotz wieder die Führung im Weltverkehr um die Beherrschung des Luftraumes an sich gerissen hat. Der Zeppelin sei nicht schnell genug, kaum schneller als ein moderner Dampfer und deshalb für den Ueberseeverkehr kein Fortschritt. Nun hat er auch diesen Zweifel widerlegt. Trotz teilweise schlechten Fahrtwelters, trotz widriger Stürme über Eisbergen und hochhoher See im Westatlantik wurde die Strecke von fast 8000 Kilometer in drei Tagen bewältigt, die Ueberquerung des Ozeans selbst in 56 Stunden, ein Rekord, der selbst von den wenigen geachteten Flugzeugüberquerungen zeitlich nur wenig übertroffen wird. So ist das Ergebnis zunächst, daß aus manchem Zweifel Gewissheit, aus Sorge Inverficht, aus Besorgnissen Vertrauen geworden ist.

Die beiden Vorbedingungen des Weltluftschiffverkehrs, erhöhte Sicherheit und wachsende Schnelligkeit sind nach diesem Pionierflug gewiß. Mit Stolz kann es der Luftschiffbau in Friedrichshafen, darf es mit ihm ganz Deutschland feierlich: „Graf Zeppelin“, das Werk deutschen Erfindergeistes, das Sinnbild deutscher Tatkraft, hat sich seiner Aufgabe gewachsen gezeigt. Und wenn noch Einzelheiten technischer und organisatorischer Art, die es auf dieser Fahrt zu erproben galt, vollkommener gestaltet sind, dann wird nach dem Urteil der amerikanischen Fliegeroffiziere, die als Passagiere den Flug mitgemacht haben, der Zeppelin bald eine allgemeine Einrichtung im Verkehr zwischen Europa und Amerika sein. Der Weltluftverkehr hat seinen ersten Schritt getan und Deutschland hat die Pfeiler gelegt, auf denen sich die Brücke von Kontinent zu Kontinent wölben soll.

Mühsig ist es jetzt, die alte Streitfrage der Luftfahrt wieder aufzurufen, die sich zuerst in der Frage: „Leichter oder schwerer als die Luft?“ — „Luftaugen oder Luftschiff.“ Ihre Lösung wird erst im Laufe der Jahre durch die Erprobung in der Praxis kommen. Noch läßt sich nicht prophesieren, welches Prinzip endgültig den Sieg davontragen wird. Aber soviel steht heute doch fest, daß sich das Luftschiff trotz der langjährigen Hemmung in seiner Entwicklung im Langstreckenflug als der überlegene Teil erwiesen hat. Darum muß die erste praktische Folge der Zeppelinfahrt die Sicherstellung und Vergrößerung des Friedrichshafener Unternehmens sein, damit das Werk ungehemmt an der Konstruktion neuer Schiffe in der Größe, wie sie Amerika plant, weiterarbeiten kann — Schiffe, die eine wesentlich höhere Geschwindigkeit und ein entsprechend größeres Nutzlastvermögen aufweisen. Der Appell an das deutsche Volk zur Mitbilfe wird nach diesem glänzenden Erfolge nicht vergebens sein. Alles was wir in dieser Hinsicht tun und leisten, kehrt als Steigerung der eigenen Kraft zu uns zurück. In diesem Sinne danken wir den Helfenden, allen, vom Führer bis zum letzten Mann, für ihre große Tat, die die Welt wieder erfüllt mit dem Ruhm des deutschen Namens. Als Sinnbild unseres nationalen Willens grüßen wir sie, als ein lebendiges Bekenntnis zum Glauben an unsere nationale Zukunft.

#### Glatte Landung unter ungeheurem Jubel

##### Der Verlauf der Nachtfahrt

Friedrichshafen, 1. Nov. Nachdem das Luftschiff zuletzt über Dijon gelandet worden war, blieben zunächst weitere Sichtmeldungen aus Frankreich aus. Das Schiff machte jedoch weitere gute Fahrt und überflog die deutsche Grenze bei Hünningen bereits um 2.55 Uhr morgens. Um 3 Uhr wurde es über Vörrach, etwa zehn Minuten später wurde es in Zell in Württemberg gesehen. Von hier flog der Zeppelin über den Schwarzwald, dann in nördlicher Richtung an Waldshut vorbei auf Singen zu. Singen wurde um 4.15 Uhr passiert. Das Luftschiff war hier wieder nicht zu sehen. Jedoch wurden durch den Lärm der Motoren die Bewohner der Stadt aus dem Schlaf geweckt. Um 4.37 Uhr überflog das Luftschiff Ueberlingen, sichtlich mit direktem Kurs auf Friedrichshafen. In Ueberlingen war das Luftschiff trotz dem frühen Morgen tadellos zu sehen.

##### Um 5.49 Uhr näherte sich „Graf Zeppelin“ der Luftschiffhalle Friedrichshafen.

Die Propeller waren deutlich zu hören. Das Luftschiff ging tief herunter, so daß man die Passagiere in den Gondeln erkennen konnte. Da vom Schiff Lichtsignale gegeben und die Motoren dann plötzlich abgestellt wurden, wurde allgemein damit gerechnet, daß Dr. Eckener nunmehr zur Landung schreiten wolle. Das Schiff befand sich nur noch 100 Meter von der Landungsstelle entfernt. Ebenso plötzlich sprangen die Motoren aber wieder an, und „Graf Zeppelin“ bewegte sich langsam über den Platz. Um 5.47 Uhr fuhr es wieder langsam davon, das Propellergeräusch verlor sich in der Ferne, nur noch die Lichter waren zu sehen. — Inzwischen senkte sich der Nebel langsam. Die Stadtkapelle hat innerhalb der Halle Anstellung genommen. Vor dem Tor sind die Vertreter des Reiches und der Länder zum Empfang versammelt.

Um 6.20 Uhr kreuzt das Luftschiff „Graf Zeppelin“ noch über der Stadt Friedrichshafen und dem Gelände des Luftschiffhafens in etwa 50 Meter Höhe. Im Lichte der Scheinwerfer bietet es einen prächtigen Anblick. Die Funktion der Werkst. steht in dauernder Funkverbindung mit dem Luftschiff.

Die durch Böllerschüsse alarmierte Bevölkerung hatte inzwischen das ganze Werksgelände dicht besetzt. Die Menge begrüßte den Zeppelin mit nicht enden wollenden Hurraufen. Trotzdem sich die Landung über anderthalb Stunden hinauszog, harret die Menge, in der man die Mundarten aller Stämme Deutschlands hören konnte, geduldig bis zum Landungsmandöver des Zeppelins aus.

Nachdem das Luftschiff mehrfach über dem Landungsplatz gekreuzt war und es zum erstenmal kurz vor 57 Uhr so auszuweichen hatte, als ob die Landung sofort erfolgen würde, zog sich die endgültige Landung doch noch längere Zeit hin. Dr. Eckener wartete offenbar ab, bis es ganz hell geworden war,

##### dann aber erfolgte die Landung mit der Genauigkeit, mit der man dies von dem Zeppelin gewöhnt ist.

Kurz vor 7 Uhr wurde das Luftschiff wieder sichtbar und näherte sich mit abgestellten Motoren dem Landungsplatz. Der Flug neigte sich ziemlich stark. Kurz nach 7 Uhr wurde vom Bug die erste Landeleine heruntergeworfen, dann wurden die Positionslaternen und auch die Lichter der Kabinen gelöst. Unmittelbar danach fiel auch die hintere Landeleine, so daß das Luftschiff um 7.05 Uhr zehn Meter über dem Boden stand. Damit war die Landung vollzogen.

#### Die Einbringung des Luftschiffes in die Halle

Friedrichshafen, 1. Nov. Das Schiff ist jetzt wieder in der Halle und ruht sich aus von den Anstrengungen der beiden schweren Fahrten über den Ozean. Die Veranung nach der Landung war diesmal außerordentlich schwierig. Das lag daran, daß das Schiff zweimal gedreht werden mußte, bis es vor dem Osttor stand und in die Halle gezogen werden konnte. Außerdem erschwerte natürlich die ungeheure Menschenmenge, die die polizeiliche und militärische Abperrung einfach übertraut hatte und die Gondel dicht umlagerte, jede Bewegung außerordentlich. Es blieb schließlich nichts anderes übrig, als einfach den Befehl zu geben, in der Hoffnung, daß die Menge mitmarschieren und aus dem Wege gehen würde. Das ging auch recht gut, und die Zuschauermassen placierten sich zu beiden Seiten der Laufschienen vor dem Hallentor. Dann aber, als das Schiff in den Käfen verankert war und sich in Bewegung setzte, gab es einen

##### außerordentlich kritischen Augenblick.

Vor dem Tor war nämlich ein dickes Tau gespannt, an dem Schupobrame Unbefugten den Eintritt in die Halle verwehrten. Als nun das Schiff sich näherte, war es unumgänglich, das Tau und damit den Weg der Laufschienen freizubekommen, weil die Menge selbst die Enden mitnahm. Das Schiff ließ sich auch nicht mehr zurückhalten. Wenn nicht jemand die Geistesgegenwart gehabt hätte, das dicke Tau mit dem Taschenmesser zu durchschneiden, so hätte leicht eine Beschädigung des Schiffes

eingetreten können. Als das Schiff dann geborgen war, stimmte die Menge draußen erneut das Deutschlandlied an, das in der weiten Halle ein Echo fand. Die Benedikten, die sich in der Halle aufhalten durften, die Frauen und sonstigen Angehörigen, die Ehren Gäste und die Presse, brachten dem Schiff und seiner Besatzung eine besonders herzliche Loution dar.

##### Ein seltsamer Kontrast in fast allen Gesichtern: Tränen in den Augen und das Lachen einer Freude, die der Leistung des Schiffes wie den Wiederkehrenden galt;

aber immer noch ließ Dr. Eckener sich nicht sehen. Reichsverkehrsminister v. Guérard, der württembergische Staatspräsident und Vertreter der württembergischen Regierung, der amerikanische Generalkonsul und die Angehörigen der Besatzung, sowie eine kleine Anzahl Gäste hatten in der Halle Anstellung genommen, und ließen den silbernen Rumpf des Luftschiffes an sich vorüberziehen. Um 7.40 Uhr lag das Schiff in seiner ganzen majestätischen Größe in der Halle.

##### Ein ungeheurer Jubel erfüllte den weiten Raum.

Alle Gerüste und Leitern waren mit Zuschauern dicht besetzt, die begeistert das Deutschlandlied anstimmten. Als erste begaben sich zwei Zollbeamte in die Passagiergondel, worauf die Menge lautes Gelächter anstimmte. Schon zwei Minuten später verließen die ersten Passagiere mit ihren Handkofferchen die Gondel, und wurden von ihren Angehörigen und allen Anwesenden herzlich begrüßt.

##### An den Fenstern der Gondeln zeigten sich die versüngelten Gesichter der Besatzung, die in ihren braunen Lederjassen und blauen Marinemützen einen äußerst frischen und sympathischen Eindruck machten.

Inzwischen hatte sich auch der württembergische Staatspräsident in die Gondel begeben, in deren großem Aufenthaltsraum sich herzliche Begrüßungsszenen abspielten. Immer noch lobte die Menge in der Halle vor Begeisterung. Wie auf einem Bahnhof hatten sich Gepäckträger eingefunden, die das schwerere Handgepäck aus dem Luftschiff holten. Die Zollformalitäten nahmen nur fünf Minuten in Anspruch, und als die beiden Beamten hinter Ministerialdirigent Brandenburg das Luftschiff wieder verlassen, wurden auch sie von der Menge bejubelt. Der Generaldirektor des Luftschiffbaues Zeppelin, der sich ebenfalls an Bord des Schiffes begeben hatte, erklärte mit einigen Worten, daß die Gäste von der langen Fahrt immerhin ermüdet wären, und daß Passagiere und Ehren Gäste sich um 8 Uhr abends zu einer Wiedersehensfeier einfinden.

##### Am Fenster wurde der blinde Passagier sichtbar.

Man suchte und wollte ihn sehen, aber es schien, daß er jetzt doch etwas schlüchtern geworden ist. Inzwischen nahm ihn der amerikanische Konsul ins Gebet. Auch der Polizeidirektor von Friedrichshafen war dabei. Aber die Prozedur war schnell beendet. Man weiß, die Sache wird bald in Ordnung kommen. Wieder stiegen einige Passagiere aus, darunter sah man die schmutzige Uniform der amerikanischen Navy, von der drei Offiziere die Fahrt mitgemacht haben. Dann wurde bekanntgegeben, daß Dr. Eckener nach dieser Nachtfahrt müde sei und deshalb nicht die Presse empfangen könne.

##### Endlich wird Dr. Eckener selbst sichtbar.

erneut bricht Jubel aus, man läßt ihn hoch leben. Er machte trotz seiner angeblichen Müdigkeit mit seinem gebräunten Gesicht einen frischen und lebendigen Eindruck. Wer ihn kennt, bemerkt, wie diesem sonst so gleichmäßig ruhigen Mann, dem selten Zeichen innerer Erregung anzusehen sind, die Freude über den Erfolg aus den Augen leuchtete und wie auch ihm die Begeisterung aller aus Herz griff. Er winkt und grüßt; nur schwer konnte er sich durch die schmale Gasse duradrängen, die von Schupspalier zwischen der Menge gebildet wurde. Als er später gefragt wurde, was der schwierigste Teil der Fahrt gewesen sei, meinte er lachend: Das Aussteigen! Unterdessen überwachten die Hellwächter den Führer Lehmann und Flemming das Ausladen von Postsäcken und Gepäck und die letzten technischen Vorkehrungen, die nach der Veranung notwendig waren. Draußen verließ sich die Menge nur langsam, und noch Stunden nach der Landung hörte man vor dem Fenster des Arbeitszimmers Dr. Eckeners nicht enden wollende Hochrufe.

#### 7700 Kilometer in 71 Stunden

Friedrichshafen, 1. Nov. „Graf Zeppelin“, der am Montag früh um 7.55 Uhr mitteleuropäischer Zeit in Lakehurst zu seinem Rückflug gestartet ist, hat die Gesamtstrecke von 7700 Kilometer in 71 Stunden zurückgelegt.

Die Fahrt über den Atlantik, zu der Ozeandampfer mindestens 100 Stunden benötigen, legte „Graf Zeppelin“ in 56 Stunden zurück.