

Dresdner Neueste Nachrichten

Ab Donnerstag
m e r -
spiele
Straße 29
7000
e Roman
adischen Dichterin
strägerin
gerlöf:
erling
je 6 Akte
bedeutendsten
naniens 48013
Wermland
haft Solwedens
eichnis:
Lars Hanson
dequid-Dahlström
Kilda Forsman
tto Eg-Lundberg
Sitten-Ruimerfeld
Karin Swanström
Hasselquist
Elen Federström
Mona-Martensson
erlen-Hammars
Greta Garbo
Sven Scholander
Ivend-Kornbäck
Hugo Kånblom
Knut Lambert
Fahar-Bergström
Anton-Portefaire

Unabhängige Tageszeitung
mit Handels- und Industrie-Zeitung

Bezugspresse: Für den halben Monat 1 G. Mark
bei freier Zustellung durch Post
Postbezug für Monat Oktober 2,00 Goldmark für die Woche
monatlich 2 Kr. 15. Kreuzanhebungen: im Januar wöchentlich
0,90 Goldmark, nach dem Einzelnummer 10 G. Pfennig
Ausgabe 1,20 Goldmark.

Redaktion, Verlag und Hauptgeschäftsstelle Dresden-N., Ferdinandstr. 4. • Fernruf: 2 0024, 27 981, 27 982, 27 983. • Telegramme: Neueste Dresden. • Postfach: Dresden 2060
Abbestellungs-Einstellungen (ohne Rückporto) werden weder zurückgeschickt noch aufbewahrt. - Im Falle höherer Gewalt, Betriebsstörung oder Streiks haben unsere Leshaber keinen Anspruch auf Nachlieferung oder Erstattung des entsprechenden Anteils
Nr. 245 Freitag, 17. Oktober 1924 XXXII. Jahrgang

Ungeheure Begeisterung in Amerika

Präsident Coolidge bewundert die deutsche Leistung - Die Fahrt in 81 Stunden 17 Minuten zurückgelegt - Der Kampf um die Luftschiffhalle von Friedrichshafen

Eindrücke während der Fahrt

Eigener Kabeldienst der Dresdner Neuesten Nachrichten
Lafhurst, 16. Oktober
Nachdem von den Peilen und Strecken der Dampf- und umkreist von Flugzeugen, umfuhren wir gestern morgen New-York und landeten dann auf dem Hauptplatz Lafhurst um 9 Uhr 50 amerikanischer Zeit. Sobald wir amerikanischen Boden betreten hatten, a-m-krängte uns die Menge in unbeschreiblicher Begeisterung. Namentlich waren die Amerikaner sehr dankbar für den Gruß, den unser Schiff beim Ueberfliegen New-Yorks der Freiheitsglocke gesendet hatte. Ueber New-York hatten wir einen Gesamtbericht mit Berichten für die nordamerikanischen Presse abgeworfen. Der Flug über Frankreich erfolgte bei sehr warmem Wetter, so daß wir keine Schiffsanläufe anagogen. Ich schrieb mein Tagebuch, während der Kanarienvogel die Luftfahrer durch seinen Gesang erheiterte. Am Montag früh richteten wir einen

abhängen beschleunigten Dampfer, mit dem wir Sichtsignale tauschten, da unser Ankerapparat nicht arbeitete. Wir erhielten auf diese Weise mehrere günstige Wetterberichte.
Rura vor Mittag bekamen wir die Aaren in Sicht und warfen dort Vork über Bord. Das gute Wetter gestattete uns ein schnelles Vormarschkommen und hielt uns in bester Stimmung. Als wir am Dienstag die Kenjundia-Inseln erreichten, gerieten wir in Nebel und Sturm. Vermuthlich waren wir über Boston, wo uns zum ersten Male der Alarm einer amerikanischen Stadt beugte. 7 Uhr früh flogen wir über New-York. Hier liehen wir sechs Tonnen Benzin auszulassen, um den Mangel an Kraftstoff durch Gasverlust auszugleichen. Dr. Ekener wurde vom Präsidenten Coolidge beauftragt.
Kapitänleutnant v. Schiller.

Die Landung in Lafhurst

Lafhurst, 16. Oktober. (Durch United Press)
In ruhigem mühseligen Fluge erreichte „Z R III“ sein neues Heim. Dr. Ekener am Steuer lächelte. Die Mannschaft strahlte. An Bord des Zeppelins und unter den Tausenden, die ihn empfingen, war keiner, der sich nicht seines Erfolges freute. 81 Stunden und 17 Minuten hat die Fahrt gedauert. Welch ein Fortschritt im Vergleich zu jener demwürdigen Fahrt vor 42 Jahren, da ein anderer Führer auf unebenen Pfaden 71 Tage gebraucht hat, um die neue Welt zu erreichen.
Diesmal kam der süßliche Fremde nicht unerwartet. Nieherab vor Erwartung barzte die Menschenmenge. Bis sich der weiße Leib des Riesen langsam von 2500 Fuß auf 400 Fuß senkte. Dann aber brachten nicht enden wollende Schreie zu dem Luftschiff empor, das durch dreimaliges Senken der Spitze für die Begrüßung dankte. 18 Minuten dauerte das ganze Landungsmanöver. Das Luftschiff wurde auf den Boden herabgezogen und in die Halle geschleppt. Sofort begannen die auf neun Stunden berechneten Arbeiten, um es einzubauen, woran der Wasserstoff entleert werden soll. Während die Menge den „Z R III“ lächelnd begrüßte, waren die mit der Aufrechterhaltung der Ordnung betrauten Offiziere und die vorbestimmten Galemannschaften bereit, jeden Augenblick ihres Amtes zu walten.
Aus dem Dunst antastend, sah der Zeppelin große Kreise über dem Hauptplatz. Die Uhr zeigte 9 Uhr 15 Minuten morgens amerikanischer Zeit. Die Luftschiffe stellten Morgens an mit der „Lafhurst“. Wie wird er manövrieren? Wird er richtig landen? Das war die ungeliebteste Sorge, die jeden bewegte. Da plötzlich senkt sich in spicim Winkel der Vorderteil des Schiffes. „Z R III“ scheint herabzueilen zu wollen. Doch schon verlangsamte sich die Bewegung des Schiffes. Auch der hintere Teil des Schiffes senkt sich und „Z R III“ fährt wieder in der Höhe abwärts. Mit anherordentlicher Sorgfalt das Luftschiff lenkend, wiederholt Dr. Ekener dieses Manöver einige Male.
Plötzlich ist „Z R III“ im Dunst wieder verschwunden. Lange Sekunden folgen. Nun taucht er wieder auf. Er ist noch etwa 5 Kilometer von der Halle entfernt. Das Schiff scheint in der Luft zu hängen, so bewegungslos liegt es im grauen Dunst. Ein einmal erfolgt eine Wendung gegen Norden, und er geht in geradem Fluge auf die Halle zu. Das Manöver ist so exakt aus-

geführt, daß knapp 500 Meter vom Ufer der Halle das Schiff den Boden erreicht und die Galle mannschaften die Töne hören können.
Als die Gondel fünf Fuß vom Boden war, sprang Kapitän Klein, der künftige Führer des Schiffes, herunter, indem er durch ein Fenster kletterte. Alle seine Kameraden liefen zu seiner Begrüßung herbei. Durch das Fenster konnte man Dr. Ekener am Steuer sehen, freudig lächelnd, als die Führergondel und die hintere Rotorengondel den Boden berührten. Nun schwärmten die Galemannschaften herbei. Auf Leitern kletterten sie an den Gondeln empor und besetzten die zehn Galerien. Jetzt liegen die andern amerikanischen Offiziere aus. „Dies war eine herrliche Fahrt!“ erklärte Kapitän Steel beim Verlassen des Schiffes.
Dr. Ekener und die Stationsoffiziere beschlossen, das Schiff „herauszumarschieren“ von der Südseite der Halle nach dem Westeingang. Dann griffen die Galemannschaften zu und hoben das Luftschiff auf Rollen über Stahlbahnen. Dr. Ekener äußerte sich sehr über seine Fahrt und sagte, daß in der ersten Hälfte der Reise außerordentliches Wetter herrschte. „Schwieriger wurde unsere Fahrt“, sagte er, „als in den letzten Stunden des Dienstags, wo wir Gegenwind oder besser Gegenstrom hatten. Er wehte mit 20 Metern in der Sekunde, und vor New-Yorkland erreichte der Wind eine Geschwindigkeit von 27 Seefadenmetern. Wir flogen zwischen den Kreuzern „Detroit“ und „Milwaukee“ etwa nordöstlich hindurch, konnten aber keinen von beiden sehen. Wir mieden unseren Kurs von den Ästen an etwas ändern, wegen des Gegenwindes, und flogen dann nordwärts, wo der Wind von der Seite kam und weniger lebendig war.“
Der Zeppelin zeigte die deutsche Handelsflagge, als er über New-York flog. Es war das erste Mal, daß die deutsche Flagge über der Stadt zu sehen war. Die Flagge flog, als das Schiff in Lafhurst ankam. Der Schiffingenieur Niebmann erklärte, daß sie bei dem kurzlebigen Winde bei Lafhurst zerfallen worden sei.
„Die Fahrt ist die süßeste gewesen“, erklärte Dr. Ekener später, „die ich gemacht habe. Alle Mann sind sehr zufrieden, keiner ist übermüdet. Wir haben alle nennend gelacht. Ich möchte gleich wieder aufbrechen. Nur bei New-Yorkland war es nicht schön, da herrschte fürchterliches Wetter und wir wurden hellenweise vom Sturm einfaß getrieben.“ Die Schiffbesatzung verteilte unter großem Jubel den Rest des Schiffswiebes als Andenken an die Zuschauer.

Rund 9000 km in 81 Stunden

Dank unserm eigenen amerikanischen Kabeldienst konnten wir bereits im größten Teil unserer gestrigen Ausgabe die glückliche Kunde verbreiten, daß „Z R III“ in Lafhurst am Mittwoch nachmittags 3 Uhr 11 Minuten mittlereuropäischer Zeit glatt gelandet sei, nachdem er 5 Uhr 25 Minuten morgens das amerikanische Festland erreicht hatte. Die Uebermittlung dieser Nachricht nach Deutschland stellt einen Rekord moderner Journalistik dar. Sechs Minuten nach Aufbruch des Zeppelins in Lafhurst war die Nachricht unserm Sonderberichterstatters bereits in Deutschland eingetroffen.
Mit seinem Flug über den Ozean hat „Z R III“ alle Erwartungen bei weitem übertraffen. Noch kurz vor Antritt der Fahrt schied es nicht an merkwürdigen Stimmungen, besonders in Amerika, die eine Gefahr in der Luftschiffahrt erblickten, daß man den Flug in dieser vorgerückten Jahreszeit wagen wollte. Die Männer des „Z R III“ waren jedoch von ihrem Wert zu sehr überzeugt, um sich bezirren zu lassen.
Der Erfolg hat ihnen recht gegeben. „Z R III“ hat auf seiner Fahrt seine allseitige Wetterlage gehabt. Er hat mitten auf dem Weltmeer der Rührarme seiner Arbeiter überstanden, und trotz allem ist es gelungen, das Schiff wohlbehalten von Kontinent zu Kontinent zu bringen. „Z R III“ ist mit dieser Leistung einen Weltrekord aufgestellt, der nicht leicht zu überbieten sein wird, und diese Tat ist ein glänzender Beweis für die schöpferische Kraft der deutschen Industrie trotz allen Ungemachs der letzten Jahre.

hinaus noch eine Strecke von etwa 3-3000 Kilometern durchzuführen, ehe seine Brennstoffvorräte ausgehen würden.
Für den künftigen europäischen-amerikanischen Luftfahrtdienst mit Starrluftschiffen ist die Fahrt des „Z R III“ wissenschaftlich von höchster Bedeutung. Einmal ist der Beweis erbracht, daß ein mit den letzten Hilfsmitteln der Technik gebautes Luftschiff selbst die schwerste Schiffsahrt gar nicht zu scheuen braucht.
Die Theoretiker haben bisher dringend davor gewarnt, beim Ueberfliegen den Nordkurs in dieser Zeit einzuschlagen, da die Wirbel um Newfoundland selbst von den Ozeandampfern gefürchtet sind.
„Z R III“ ist jedoch trotz Nebel und Sturm gerade in der Mitte des Atlantik auf schnurgeradem Kurs an sein Ziel gekommen. Die Möglichkeit der Punktpeilung zu jeder Stunde des Tages, die Gerätschaften Apparate, die Wirbel- oder Sturmübungen mit fast unanlässlicher Präzision vorherzusagen, geben dem Führer jederzeit die Möglichkeit, gefährlichen Tiefdruckgebieten aus dem Wege zu gehen. „Z R III“ hat den Einwand vieler Theoretiker widerlegt, daß ein Luftschiffdienst über den Ozean nur in den Sommermonaten möglich sei. Dieser Flug ist alles andere als eine „Schönwetterfahrt“ gewesen, und er bringt das Projekt des Luftschiffes von Kontinent zu Kontinent um ein gewaltiges Stück vorwärts.

Eine neue Werra des Weltverkehrs

Unternehmung mit Kapitän Heinen - In 25 Jahren Luftschiffe so gebraucht wie heute Automobile
Rafhurst, 15. Oktober. (Durch United Press)
Kapitän Heinen, der ehemalige deutsche Führer der „Ebenanoah“ erklärte mir, daß in 25 Jahren der Flugverkehr so gebräuchlich sein werde, wie jetzt der mit Automobilen. Die Ankunft des Zeppelins eröffne eine neue Werra für den Weltverkehr, die eine wirtschaftliche sowie wie soziale Revolution zur Folge haben werde. Es ist der größte Anreiz für eine allgemeine Verkehrsverbindung, wenn man die Verbindungen zwischen den Völkern verbessert. Zeppelins bewies die Möglichkeit, Luftschiffe für bestimmte Zwecke zu erheben, wie z. B. zum Fluge über den Ozean. Es ist leicht, größere zu bauen, z. B. für den Verkehr von New-York nach Peking, den Schiffen mit 5 Millionen Kapitalkosten bewältigen können. Solche Schiffe, die doppelt so groß sind wie „Z R III“, würden reichlich allen Bedürfnissen genügen. Allerdings sollte die Bergabherung der Schiffsmasse schrittweise vor sich gehen. Heinen meinte, daß der Luftverkehr auf Post, Passagiere und wertvolle Güter beschränkt bleiben werde. Luftschiffe seien das höchste Transportmittel, weil sie durch einen einfachen Umweg Gefahren vermeiden könnten. Die Vereinigten Staaten gedenken die Fährten auf diesem Gebiete zu übernehmen, auf Grund ihres Unternehmungsgeistes, und weil sie im Besitz des Kapitals, der technischen Mittel und Erfahrung sind. Heinen erwartet, daß die Flüge des „Z R III“ und der „Ebenanoah“ die amerikanischen

Keinerlei Störung während der Fahrt

Rafhurst, 16. Oktober. (Durch United Press)
Weitere Einzelheiten über die Fahrt des „Z R III“ werden durch die Mitteilungen Kapitänleutnants Kraus bekannt: Die Fahrt dauerte 81 Stunden 17 Minuten vom Augenblick des Abwerfens der Tante bis zum Moment, als die Galemannschaft die Tante ergriff. Keine nennenswerte Maschinenstörung hat stattgefunden. Ein- oder zweimal haben kleinere Störungen den einen oder andern Motor vorübergehend außer Betrieb gesetzt, so z. B. ein gelockertes Ventil oder eine fehlerhafte Zündkerze. Das Schiff fuhr meist mit vier Motoren, doch benutzte es alle fünf während den letzten halben Tages. Dadurch, daß man bald den einen, bald den andern außer Betrieb setzte und die Zapfen zum genau nachfolgenden man alles in bestem Zustande. Die höchste erreichte Höhe betrug 12 000 englische Fuß. Es war dies in der Nähe von New-York, als „Z R III“ höherstieg, um durch Auslassen von Wasserstoff aus den Ventilen den Druck auf die Gaszellen auszugleichen, um das für die Landung erforderliche Gleichgewicht herzustellen. Der Kraftstoff von Cap Cod war das erste gekochte Land, das am 15. Oktober um 2 Uhr nachts erblickt wurde. Niemand an Bord war krank, nur ein Matrosen hatte Herzbeschwerden, die aber bei der Ankunft in Amerika überwunden waren. Keinen Augenblick hatte man ein Gefühl der Angst oder des Unbehagens. Das Schiff hielt seinen Kurs und wir hatten alle die Überzeugung, daß es jedem Wind oder Sturm standhalten könne. Der Weg über Newfoundland

Bei Betrachtung der Durchschnittsgeschwindigkeit erkennen man sofort, daß das Luftschiff günstige oder ungünstige Winde gehabt hat. Bei sonderbar war ohne Zweifel die Fahrt, die den „Z R III“ von der Insel Fayal bis zu der Position 41 Grad Nord, 38 Grad West führte. Hier hat das Amerika-Luftschiff einen schweren Schwereform zu überstehen gehabt, der die Luftschiffleitung veranlaßte, dem Ziel zu entweichen und auf dem Nordkurs zwischen den beiden Tiefs um Geduland und schließlich Newfoundland hindurchzuschiffen. Der Winddruck des Luftstroms ist jedoch mit dieser Reiseleistung noch nicht entzerrt ersicht, da die Brennstoffvorräte an Bord für rund 100 Betriebsstunden reichen. Das Schiff könnte daher aber seine gewöhnliche Zeitnahme

Streckenabschnitt	Streckenlänge	Streckenzeit	Geschwindigkeit	
Friedrichshafen - Grandbenennung	1190 km	9 St.	132 km	
Grandbenennung - Cap Cod	900	6	150	
Cap Cod - Moore (Cap Cod)	1800	14	125	
Cap Cod - New-York	380	3	126	
New-York - Lafhurst	780	16	48,5	
Streckenlänge	41° N. - 41° N. - 40° W.	850	6	142
48° N. - 40° W.	430	3	140	
Kapitän auf Cap Cod	1700	12	142	
Cap Cod - Lafhurst	540	5	98	
Lafhurst - New-York	850	8	106	

Luftschiffen

Ekener berichtet in Washington

Sonderkabeldienst der Dresdner Neuesten Nachrichten
Washington, 16. Oktober. (Durch United Press)
Das Marineministerium gibt bekannt, daß Dr. Ekener und Kapitän Steel heute Donnerstag vor dem Nationalkongress für Luftschiffahrt erschienen werden, der den Bericht über die Fahrt des „Z R III“ entgegennehmen wird. Die beiden Offiziere werden von dem Ausschuss im Einzelnen befragt werden, der wünscht, für künftige Flüge Material zu sammeln.

Luftschiffen