

Dresdner Neueste Nachrichten

Anzeigenpreise: Die 20 mm breite Zeile kostet 0,25 Reichsmark, für außerorts 0,40 Reichsmark. Die Reklamensätze im Verhältnis zu rechnerischen Satz, 20 mm breit, kostet 2,00 Reichsmark, für außerorts 2,50 Reichsmark. — Die Druckgebühr für Buchstabenansätze beträgt 0,30 Reichsmark. — Für Entschädigung an bestimmten Tagen und Plätzen kann eine Gebühr nicht übernommen werden.

Unabhängige Tageszeitung mit Handels- und Industrie-Zeitung

Bezugspreise: Bei freier Zustellung durch 2 R. Mark. Bei Postbestellung durch 2 R. 20 Pfennig monatlich. Bei Vorbestellung durch 2 R. 10 Pfennig monatlich. Einzelnummer 10 R. Pfennig.

Redaktion, Verlag und Hauptgeschäftsstelle Dresden-N., Ferdinandstr. 4. • Fernruf: 2 0024, 2 7981, 2 7982, 2 7983. • Telegramme: Neueste Dresden. • Postfach: Dresden 2060. Abbestellungen (ohne Nachporto) werden wieder zurückgeschickt nach Aufheftung. — Im Falle höherer Gewalt, Betriebsstörung oder Straßenschließung haben unsere Leseger keine Anspruch auf Nachlieferung oder Erstattung des entsprechenden Entgelts.

Nr. 190

Dienstag, 16. August 1927

XXXV. Jahrg.

Die „Bremen“ auf dem Rückflug?

Schwerer Orkan über dem Atlantik — Flucht Eschangs Kaiserscheks aus Nanjing — Die Auswirkungen der Rede Kardorffs

Die Entscheidung

In größter Spannung erwartete gestern ganz Deutschland und darüber hinaus, wie die heutigen Berichte unserer Korrespondenten zeigen, fast die ganze Welt die Nachrichten aus Delfau. Diese Nachrichten lauteten zunächst sehr widersprechend. Noch in den Mittagsstunden war es völlig unklar, ob der bereits am Vortage erneut verlorene Start diesmal wirklich erfolgen könne. Die Chancen standen etwa um 12 Uhr 1:1. In den letzten Nachmittagsstunden verhielt sich dann das Verhältnis auf 2:1 zugunsten des Starts.

Gegen 2 Uhr wurde ein Junkerflugzeug nach Hamburg geschickt, um einige notwendig gewordene Ergänzungsangelegenheiten auf der Wetterkarte vornehmen zu lassen. Diese Wetterberichte lauteten ziemlich mittelmäßig, wenn auch günstiger als am Vortage. Aus ganz England wurden starke Winde gemeldet, aus Schottland dagegen Wind. In England und auf der westlichen Nordsee ist ferner reichlich Regen, und auf dem Ozean schließlich war ein neues Tiefdruckgebiet erschienen, was aber nach Ansicht der Meteorologen vorläufig noch keinen Einfluß auf die Witterung im Atlantik gewinnen würde.

Auf Grund dieser Wetternachrichten entschlossen sich die Junkerwerke trotzdem dazu, die Piloten starten zu lassen. Man verzichtete auf die südliche Route und wählte eine nördliche aus, die von Bremen über Schottland und die Orkneyinseln gehen sollte. Punkt 6 Uhr endlich startete die Luftmaschine G 31, welche die Piloten bis zur Nordsee begleiten sollte. 6:21 Uhr setzte die „Bremen“ mit den Piloten Hooper, der bekanntlich ein Dresdner ist, und Köhl, auf der sich auch Freiherr v. Hülsenfeld, der Vertreter des Norddeutschen Lloyd, als Passagier befand, in Bewegung. 6:25 Uhr folgte die „Europa“ mit Hilbig und Edgard als Piloten und dem amerikanischen Journalisten Knickerbocker als Passagier. 6:30 Uhr erschienen an unsern Ausgängen in der inneren Stadt die ersten Extrablätter der „D. R. N.“ mit den Berichten über den Verlauf des Starts.

Beide Flugzeuge gewannen, wie aus den Delfauer Berichten hervorgeht, sehr rasch etwa 300 Meter Höhe und verhielten sich in nordwestlicher Richtung. Die Flugzeuge schienen aber dann im sinkenden Abend sehr rasch den Kontakt miteinander verloren zu haben. Die „Bremen“ wurde 18:18 Uhr über Braunschweig in Höhe von 100 Meter gemeldet, 19:38 Uhr über Hannover. Die „Europa“ überflog 20:10 Uhr Bremen und unmittelbar darauf, 20:20 Uhr, landete bei Wolfenbüttel. 20:30 Uhr, landete bei Wolfenbüttel. Sehr bald nachher muß sich dann der unglückliche Retardierplan an Bord der „Europa“ bemerkbar gemacht haben, der das Flugzeug, wie wir an anderer Stelle berichten, zur Aufgabe des Fluges zwang.

Die „Bremen“ scheint von Anfang an etwas südlicher Kurs eingeschlagen zu haben; sie wurde jedenfalls über Bremen nicht gemeldet. 21:15 Uhr wurde über Norden in Ostfriesland ein Flugzeug mit starkem Motorengeräusch gemeldet, das Postkondolernen mit sich führte. Es dürfte sich um die „Bremen“ gehandelt haben, die man gegen 22 Uhr über Norikum erwartete. Ob die Wortum wirklich überflogen hat, ließ sich bis zur Stunde noch nicht feststellen.

In den späteren Morgenstunden kamen dann die ersten Nachrichten aus England. Danach wurde die „Bremen“ kurz nach Mitternacht über der Küste von Schottland gemeldet und überflog, wie amtlich durch Reuters festgestellt wurde, 1:40 Uhr morgens Watfield nördlich von Manchester. 2:45 Uhr passierte sie Fleetwood, 35 Kilometer nördlich von Liverpool, bei hartem Regen. Kurz nach 3 Uhr morgens soll sie in Ringdawn, 10 Kilometer nördlich von Dublin, der Hauptstadt Irlands, gemeldet worden sein. Die Wettermeldungen aus Nordirland von Montag morgen lauten nicht günstig. Sie berichten von hartem Regen und einem nordwestlichen Wind von 40 bis 50 Stundenkilometer. Wenn die Meldungen aus Dublin zutreffen, so hat die „Bremen“ danach den sogenannten mittleren Kurs eingeschlagen, der etwa nördlich der Dampferstraße nach Amerika liegt. Diese Route ist etwa 6450 Kilometer lang.

Nach ältesten Nachrichten heißt den Piloten nun zur Zeit das Schicksal bevor, nämlich ein tiefer Sturmgürtel, der sich westlich Irlands über ihren Weg gelegt hat. Gelangt es ihnen, diesen Sturmgürtel zu überfliegen, so dürften sie bis zu amerikanischen Küsten mit besserem Wetter zu rechnen haben.

Notlandung der „Europa“

In schwerem Sturm und Unwetter

* Bremen, 15. August

Die von den Piloten Hilbig und Edgard geführte „Europa“, auf der sich auch der Vertreter der amerikanischen Gheark-Presse, Mr. Knickerbocker, befand, der als einziger Journalist an dem Flug teilnahm, mußte gestern abend kurz nach 18 Uhr in Bremen niedergehen und den Flug aufgeben. Die „Europa“ hatte das Festland bereits verlassen und befand sich über der Nordsee, als plötzlich eine Motorstörung eintrat. Die Piloten mußten sich infolgedessen zur Umkehr entschließen. Sie trauten sich einige Zeit schüchtern unentschieden über dem Bremer Flughafen und verließen, den Schaden in der Luft auszubessern. Dies mißlang aber. Die Kollision des Landungsapparates in Bremen gestaltete sich ziemlich schwierig. Schließlich konnten die Piloten die Räder der Landungsapparate entdecken. Die Landung war trotz aller Vorsicht ziemlich hart, konnte aber ohne verhängnisvollen Schaden der beiden Piloten und ihres Passagiers durchgeführt werden. Das Flugzeug wurde jedoch unter der starken Volk beschädigt und einer der Propeller gebrochen.

Wie die Montagausgabe des „Berliner Volksanweisers“ meldet, ist die Notlandung der „Europa“ wegen nicht einwandfreien Arbeitens des Motors erfolgt. Daraus kam, daß auf der ganzen Nordsee schwere Gewitter herausgebrochen waren. Bei der Landung brach dem Flugzeug das Hauptgestell. Die Notlandung verlief aber in Anbetracht der fürchterlichen Unwetter, das über Bremen tobte, noch immer verhältnismäßig glatt. Kurz vor der Landung streifte die Maschine den Erdboden und riss mit ihrem Schwanz einen großen Warienzinn mit sich. Die Insassen waren wohlau. Edgard erzählte, daß die Rebellante in der Nordsee so dicht gemessen seien, daß es absolut unmöglich war, auch nur die Hand vor den Augen zu sehen, und daß es ein Verbrechen gewesen wäre, weiteraufzulegen. Sie hätten deshalb, nachdem sie eine Stunde von der Nordküste entfernt im Nebel geflogen wären, schweren Herzens nach Bremen zurückgedreht.

Edgard erzählt:

* Bremen, 15. August

Der Pilot Edgard gewährte einem hiesigen Pressevertreter eine Unterredung, in der er u. a. erklärte: „Zwischen Oldenburg und Emden gerieten wir in ein schweres Gewitter. Unausgütlich wurden uns die Winde, und schwarze Wetterwolken schlossen uns ein. Gut 100 Kilometer nordwestlich von Norikum wurde unsere Maschine von Gewitterböen kurzzeitig gestreift. Pöhllich hellen wir sehr, daß zu allem noch unser Motor überaus unregelmäßig arbeitete. Ich entschloß mich daher im Einvernehmen mit Hilbig schweren Herzens zur Umkehr. Ich habe das Gefühl, richtig gehandelt zu haben, indem ich umkehrte. Ich stieg also Bremen an und landete auf dem Hauptplatz. Infolge der im Verhältnis zum Verengnis dreifachen Belastung zerbrach das Hauptgestell und der Schwanz des Flugzeuges zer-

Ueberraschung in Frankreich

Man hatte nicht mit dem Start gerechnet

Telegramm unseres Korrespondenten

ch. Paris, 15. August

Die Adresse der deutschen Oceanflieger hat in Paris große Ueberraschung ausgelöst. Unter den gegenwärtigen Witterungsverhältnissen hatte man nicht an die Möglichkeit eines Starts geglaubt. Man ist überzeugt, daß die Piloten über dem Ozean einen außerordentlich gefährlichen Kampf mit den Elementen zu bestehen haben werden. Die französischen Piloten, die zur Abreise nach Amerika bereitstehen, sind alle entschlossen, besserer Wetter abzuwarten. Gode erklärte gestern abend, daß Wetter sei viel zu schlecht auf der Route, die er sich ausgedacht habe. Er werde seine Zeit ruhig abwarten, um das Vertrauen, das die Regie-

runge durch die Abtretung eines Apparates in ihn gesetzt habe, nicht durch eine Unvorsichtigkeit zu erschüttern. Der deutsche Versuch, fuhr Gode fort, ist außerordentlich gefährlich. Nach meiner Ansicht sehen sich die Deutschen allzu großen Gefahren aus, denn nach den Wetterberichten, die ich am Sonnabend erhalten habe, herrscht bei Irland ein harter Westwind mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometer. Wenn sich die Wetterlage verbessert, werde ich meine Vorkerkungen mit dem Navigator meines Apparats, De Britz, treffen.“ Dann fuhr er etwas mißmutig fort: „Auf jeden Fall werde ich nicht hinter den Deutschen herlaufen.“ Was die „Miss Columbia“ anbetrifft, so wurde nach Bekannwerden der Adresse der Deutschen in französischen Pilotenkreisen die Befürchtung ausgesprochen, gewisse werden unter diesen Umständen von dem im Vertrage mit Trouahin vorgesehenen Abflugrecht Gebrauch machen, doch gab der Amerikaner gestern abend die Versicherung ab, er werde dies nicht tun.

Der Eindruck in Delfau

* Delfau, 15. August. (Von Sonderberichterstatter des WTB.) Selbstverständlich hat die Nachricht von der Notlandung der „Europa“ in Bremen hier in Delfau tiefe Niedergeschlagenheit erweckt. Als Professor Junkers die Meldung erhielt, war er so niedergeschlagen, daß ihm die Tränen in die Augen kamen. Er sagte später einem Journalisten, daß die menschliche Kraft gegen solche Unfälle machtlos sei. Die Idee des Ozeanfluges werde aber trotzdem weiterbetrieben und weitergetragen werden. Um so hehrer seien die guten Wünsche und Hoffnungen, die die „Bremen“ auf ihrem Weg begleiteten.

Neuer Start?

* S. Berlin, 15. August. (Eig. Traubbericht)

Ueber die Notlandung der „Europa“ liegt noch die weitere Meldung vor, wonach Hilbig von Bremen aus den Junkerwerken mitgeteilt habe, daß er auf seinem Fluge auch nach Delfau verbracht habe, als er gedacht habe, Anscheinend ist diese Tatsache der eigentliche Anlaß zu der Umkehr gewesen. Die Insassen der „Europa“ kehren heute mit dem Flugzeug „G 31“ nach Delfau zurück und werden ausföhrlichen Bericht erstatten. Ob die „Europa“ noch einmal startfertig gemacht werden wird, oder ob man vielleicht die dritte Referenzmaschine „D S 188“ startfertig machen wird, ist noch nicht entschieden.

Verhandlungen über den dritten Start

* Delfau, 15. August

In der Zeitung der Junkerwerke haben bereits eingehende Besprechungen über die Frage stattgefunden, ob nach dem Unfall der Europa das dritte Ozeanflugzeug noch zum Start gebracht werden soll. Diese Erörterungen haben zu dem Ergebnis geführt, daß Junkers sofort die nötigen Schritte einleitete, um alle mit einem dritten Fluge zusammenhängenden Fragen zu klären. Eine erhebliche Rolle spielt die Kostenfrage und sie dürfte auch die endgültige Entscheidung stark beeinflussen. Die Junkerwerke haben heute Vormittag einen Beauftragten nach Berlin geschickt, um zum Beispiel die Versicherungsfrage zu klären. Sollte die Entscheidung über den dritten Start positiv ausfallen, so kommt für den Flug nur die Befahrung der „Europa“ in Frage.

Kurs Ost-Süd-Ost

WTB Hannover, 15. August. (Durch Funkgespräch.) Die Luftlinie teilt mit: Die „Bremen“ ist 11:15 Uhr gelichtet worden auf 38 Grad 26 Minuten nördlicher Breite und 1 Grad 14 Minuten östlicher Länge, Richtung Ost-Süd-Ost.

Nach sechsen hier eingetroffenen amerikanischen Wettermeldungen herrscht auf dem Atlantischen Ozean Westwind in Stärke 11 bis 12.

Die Junkerwerke sagen dazu: Nach unveränderten Meldungen aus Mittelengland scheint sich das Flugzeug „Bremen“ wegen des herrschenden anormalen stark starken Gegenwindes auf dem Rückweg zu befinden. Das Flugzeug soll 8:30 Uhr über dem Nantahalen Capet und 11:15 über Gullham gelichtet worden sein mit südöstlichem Kurs.

Ein breiter Sturmgürtel

Heute der schlimmste Teil der Fahrt

Sonderfabeldienst der Dresdner Neuesten Nachrichten

* Washington, 15. August. (Durch United Press.) Das amtliche Wetterbureau der Vereinigten Staaten gibt bekannt, daß bei Wallis Dead in Irland ein schwerer Sturm herrscht, der sich auf ein Gebiet von über 700 Seemeilen erstreckt. Der Sturm herrscht gerade auf der Strecke, die die deutschen Piloten durchzufliegen müssen. Sollte es ihnen aber gelingen, durch den Sturm durchzukommen, so werden sie auf dem Rest ihrer Flugstrecke sehr gutes Wetter haben.

Amerikanische Vorbereitungen

Sonderfabeldienst der Dresdner Neuesten Nachrichten

* New-York, 15. August. (Durch United Press.) Hier ist das Gerücht verbreitet, daß die „Bremen“ New-York überfliegen und die Fahrt nach Chicago fortsetzen wird. An amtlicher Stelle redet man jedoch damit, daß das Flugzeug auf Long Island landen wird, und trifft alle Vorbereitungen zu einem leichten Empfang. Das Flugzeug dürfte am Dienstag in der Zeit zwischen Mittag und 7 Uhr abends (mittlereuropäischer Zeit) ein treffen. 2000 Mann Polizei sind angesetzt, um die Polizei und ihr Flugzeug vor dem Ansturm der Menge zu retten.

Das Begrüßungskomitee, das die hiesigen Behörden, die Staats- und Bundesregierung sowie die deutsche Gesellschaft vertritt, wird mit dem Vertreter des Bürgermeisters Grover Wilson an der Spitze vom Dienstag früh an auf dem Flughafen zum Empfang der Piloten bereithalten. Eine Polizeikommission auf Motorrädern soll die Piloten nach Garden City auf Long Island bringen, wo man für die Hotelzimmer bereitgestellt hat. Dort sollen die Piloten bis Donnerstag mittag anhalten. Am Donnerstag mittag soll der Empfang im Rathaus durch den Bürgermeister Wallace stattfinden. (Bürgermeister Wallace befindet sich auf einer Europareise.) Im Anschluß daran findet eine offizielle Bankett statt, das von der deutschen Botschaft veranstaltet wird. In Absenceheit von Reichshaller n. Walfen wird der Vorst. Reichshaller Siep führen. Bei diesem Bankett soll den Piloten die große goldene Medaille, die im Auftrag der Stabschefschaft schon geschlagen wurde, überreicht werden.

Richter Charles H. Lerner, der Vorsitzende der Vereinigten deutschen Verbände von New-York, sagte einem Vertreter des United Press in einer Unterredung über die Transatlantik der Junkerfluggesellschaft: „Dies ist nicht eine einfache Unterredung über den Ozean von der alten zur neuen Welt. Dies ist eine Pilgerfahrt der Piloten, durch die das Gefühl einer engeren Verbindung der beiden großen Republiken erneuert werden soll.“

Chamberlin fliegt entgegen

Sonderfabeldienst der Dresdner Neuesten Nachrichten

* New-York, 15. August. (Durch United Press.) Der Ozeanflieger Chamberlin erklärte, daß er beabsichtigt, mit einem Flugzeug zu starten und das „Bremen“ entgegenzufliegen. Er werde die