

Pulsnitzer Tageblatt

Bezirksanzeiger
 Fernsprecher 18. Tel.-Adr.: Tageblatt Pulsnitz
 Postfach-Konto Dresden 2138. Giro-Konto 146

Wochenblatt
 Bank-Konten: Pulsnitzer Bank, Pulsnitz und
 Commerz- und Privat-Bank, Zweigstelle Pulsnitz

Er erscheint an jedem Werktag
 Im Falle höherer Gewalt, Krieg, Streit oder sonstiger irgend welcher Störung
 des Betriebes der Zeitung oder der Beförderungseinrichtungen, hat der Bezieser
 keinen Anspruch auf Vieserung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rück-
 zahlung des Bezugspreises. — Wöchentlich 0.85 RM bei freier Zustellung; bei
 Abholung wöchentlich 0.55 RM; durch die Post monatlich 2.60 RM freibleibend



Anzeigen-Grundzahlen in Pfd.: Die 41 mm breite Zeile (Moffe's Zeilenmesser 14)
 1 mm Höhe 10 Pfd., in der Amtshauptmannschaft Ramenz 8 Pfd.; amtlich 1 mm
 30 Pfd. und 24 Pfd.; Reklame 25 Pfd. Tabellarischer Satz 50% Aufschlag. — Bei
 zwangsweiser Einziehung der Anzeigengebühren durch Klage oder in Konturfällen
 gelangt der volle Rechnungsbetrag unter Wegfall von Preisnachlass in Anrechnung.
 Bis 1/10 Uhr vormittags eingehende Anzeigen finden am gleichen Tage Aufnahme

Das Pulsnitzer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft u. des Finanzamtes zu Ramenz
 des Amtsgerichts und des Stadtrates zu Pulsnitz sowie der Gemeinderäte Großnaundorf und Weißbach behördlicherseits bestimmte Blatt

Hauptblatt und älteste Zeitung in den Ortshaupten des Pulsnitzer Amtsgerichtsbezirks: Pulsnitz, Pulsnitz M. S., Großhörn, Brettnitz, Hanswalde, Ohorn, Obersteina, Niedersteina, Weißbach, Ober-
 Niederlichtenau, Friedersdorf, Ehlendorff, Mittelbach, Großnaundorf, Lichtenberg, Klein-Dittmannsdorf
 Geschäftsstelle: Pulsnitz, Albertstraße Nr. 2
 Druck und Verlag von E. L. Försters Erben (Inh. J. W. Mohr)
 Schriftleiter: J. W. Mohr in Pulsnitz

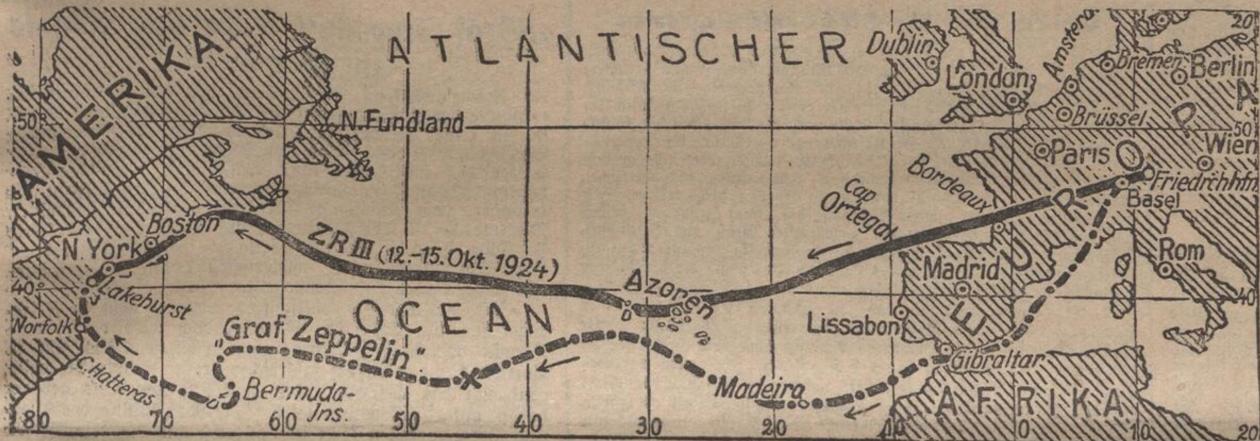
Nummer 244

Mittwoch, den 17. Oktober 1928

80. Jahrgang

„Graf Zeppelin“ in sicherer Hut

In der Halle von Lakehurst neben „Los Angeles“



Fahrtroute des „Graf Zeppelin“ und des Z. R. III.

Erst jetzt können wir die Fahrt des „Graf Zeppelin“ genau in eine Karte eintragen, die gegenüber den vorzeitig veröffentlichten Karten den Anspruch auf Richtigkeit machen kann. Dadurch, daß „Graf Zeppelin“ geschickt den Stürmen auswich, betrug seine Route über 9900 Kilometer, die er in 111 1/2 Stunden zurücklegte. Z. R. III dagegen, dessen Fahrt vom Wetter begünstigt war, erreichte Lakehurst in 81 Stunden und legte nur 7800 Kilometer zurück. — Das Kreuz in der Fahrtroute des „Graf Zeppelin“ bezeichnet ungefähr die Stelle, an der das Luftschiff die leichte Savaria an der Stabilisierungsfläche erlitt.

Lakehurst. Nachdem das Luftschiff „Graf Zeppelin“ bei seiner Ankunft in Lakehurst vorläufig nur am Ankermaße festgelegt worden war, wurde es später in die große Halle gebracht, wo es nunmehr neben seinem kleineren Bruder, der „Los Angeles“ oder dem Z. R. 3, wie wir ihn zu nennen gewöhnt sind, liegt und von der schweren Fahrt ausruht. Bald wird Dr. Eckener das Luftschiff herausholen lassen, um mit ihm seinen Flug über die Städte Amerikas anzutreten, die ihn zu einem Besuche eingeladen haben.

Was die Passagiere erzählen.

Wunderbar muß die Fahrt für die Passagiere des „Graf Zeppelin“ gewesen sein. Das Mittelmeer leuchtete im ersten Teile der Fahrt azurblau heraus, nachdem der ganze herrliche Süden von Frankreich überflogen war. Uebrigens nahmen nach den Fahrberichten die Franzosen kaum Notiz von dem Zeppelin. Die Motoren dröhnen in der Ferne, eine kleine, seidenbespannte Kabine, tief unten am Meer, so war der Eindruck über dem Ozean. Man wurde beinahe müde von Licht und Farbe, und dann soll es so furchtbar sommerwarm im Schiff gewesen sein.

Die Fahrt bei Nacht.

Noch schöner beinahe als am Tage war die Fahrt in der Nacht. Am Abend war der Himmel ganz hellgrau zwischen brennendem Rot, und wenn dann die Dunkelheit hereingebrochen war, leuchteten von hier und dort aus der Tiefe geheimnisvolle Lichter auf, von Städten, Inseln und Schiffen. Der Zeppelin fuhr nachts mit abgedecktem Führerstand, und die Passagiere legten sich meistens gegen Abend zum Schlafen in ihre Kabinen. Ein paar Stunden vor Madeira hatte „Graf Zeppelin“ die erste Begegnung mit einem Ozeandampfer. Das zweite Schiff war der deutsche „La Coruna“. Prachtvoll sah es aus, wenn man von Bord auf dem Grunde des Ozeans den dunklen Schatten des Zeppelins wie einen seltsamen Fisch dahinschwimmen sah. Hinter Madeira gab es zu Mittag Schmorbraten, und 60 genießende Menschen hoben die Gläser auf die glückliche Fahrt. Abends spielte man an Bord Karten oder Schach. Beim Fahren herrschte immer der Gedanke vor, man fahre da 200 Meter über dem Ozean mit der Schnelligkeit des schnellsten Autos, über einem die blaue Unendlichkeit und unter einem die unendliche Tiefe.

Vange Stunden.

Und welchen Eindruck machte der Sturm auf die Mitreisenden? Sonnabend vormittag verwandelte sich das schöne Wetter in eine „Waschküche“, wie die Seeleute sagen. Sturm drückte das Schiff herab, riß es empor, im Salon stand alles schräg. Dann kam der schicksalreiche Augenblick, wo am Lichter der Stabilisierungsfläche beschädigt wurde. Es entstanden doch ernste Gesichter, als die Fahrt verlangsam werden mußte, um den Stoff wieder zu befestigen. Dr. Eckener aber verlor nie die Ruhe. Der Sturm wurde überstanden, und das Luftschiff konnte mit halber Geschwindigkeit weiterfahren. Mit leicht gesehnter Spitze „trubelte er“ nun über das Weltmeer. Immer noch dunkle Wolken. Während draußen die Besatzung in 500 Meter Höhe über dem Meere herumkletterte, um den Schaden zu flicken, machte das Schiff immerhin seine 60 Kilometer.

Der Schaden wurde abgedichtet, es wurde heller, und mit günstigem Wind im Rücken kommt der Zeppelin wieder auf 100 Kilometer. Die Fahrt des „Graf Zeppelin“ hat auch ein Kanarienvogel mitgemacht, der Dr. Eckener gehört. Wenn Dr. Eckener den Passagieren etwas erzählte, dann gab dieser Kanarienhahn zuweilen einen ganz leisen Triller von sich, was die Passagiere ermutigte und oft zum Lächeln brachte.

Land in Sicht!

Am Montag morgen hatten alle sich an das Schiff gewöhnt, im Führerstand erklärte Dr. Eckener, der bis dahin sechs Stunden nur geschlafen hatte: „Wir machen ganz kleine Fahrt. Die Segelmacher sind wieder bei der Arbeit. Die Fläche soll noch besser abgedichtet werden.“ Und hinten stand immer noch das gefährliche Tief. Das Tief war in der Nacht umfahren worden, und das Wettrennen mit dem Tief „hatte Dr. Eckener gewonnen“. Knut Eckener antwortete auf die Frage, wie es ihm ginge: „Bisshen heißer, war nicht so schlimm.“ Dabei konnte er vor Heiserkeit kaum sprechen. Als die amerikanische Küste endlich in Sicht kam, waren die Passagiere recht zufrieden, mancher hatte doch etwas Angst während der Fahrt gehabt. Die ersten Flugzeuge näherten sich zur Begrüßung.

Endlich am Ziel!

Man trinkt noch einmal an Bord Wein und stößt auf das glückliche Gelingen an, während unten in den Städten die Gloden das stolze Schiff begrüßen. Die Sirenen der Fabriken heulen, eine Lokomotive stieß schrille Pfiffe, die in Morsezeichen ein „Z“ bedeuten und ein Gruß an den Zeppelin waren. In den Städten jubelten die Menschen, Deutsche, die sich bisher nicht kannten, umarmten sich aus Freude über den neuen großen deutschen Erfolg. Und dann Lakehurst! Ein Pupenzert von Tausenden von Autohupen, die dem Zeppelin ihren Willkommengruß entgegenhupen. Einige Kreise über dem Landungsplatz, dann senkt sich die Spitze des Luftkreuzers, hundert Hände greifen nach den Striden, das Publikum durchstößt die Polizeikette, um sich an der Einbringung des Luftschiffs zu beteiligen.

Der eiserne Kommandant.

Pflichtgefühl vor Vaterliebe.

Heute jubeln wir und feiern Dr. Eckener und die Besatzung seines Luftschiffes, die eine Tat allerersten Ranges vollbracht haben. Die Männer auf der Kommandobrücke, Dr. Eckener, Kapitän Flemming und Kapitän Lehmann, sind stärker gewesen als der Sturm, der an dem Luftschiff rüttelte. Ihre Nerven haben die Probe bestanden. Schwere Stunden liegen hinter ihnen, und für Eckener war diese wohl die schwerste Stunde, die der Vertreter der amerikanischen Presse, von Wiegand, schildert. Er entwirft ein herzerlöschendes Drama, das sich während des Kampfes mitten über dem Ozean auf der Kommandobrücke des „Graf Zeppelin“ abspielte: „Dr. Eckener war während des ganzen Fluges die personifizierte Ruhe. Sein Sohn Knut war einer der wirklichenelden dieses großen Luftereignisses. Keines Mannes Herz machte auf dieser Luftfahrt solch Drama durch wie das Eckeners: als ein aröher Teil des wäntianen Stabilisierungs-

rubers weggerissen war, kletterte Knut Eckener als erster Freiwilliger auf den gefährlichen Pfah hinaus, um mit der Reparatur zu beginnen. Mit ihm zusammen Ladewich, einer der Funter, der Steuermann und der Navigationsoffizier Marx. Ein wenig später, als das



Knut Eckener.
 Der geldenhafte Sohn Dr. Eckeners.

Hinterteil des Luftschiffes unter schwerem Regen zu sacken begann, wandte sich Kapitän Flemming, der das Kommando auf der Brücke hatte, zu Eckener und erklärte: „Wir müssen zwei Maschinen starten.“ Das Schiff stand ziemlich still. Die Motoren waren wegen der Reparaturarbeiten teilweise abgestellt, teilweise liefen sie nur langsam. Eckener wußte, daß sein Sohn sich auf dem Ruder des Luftschiffes befand. Er wußte, daß, wenn er den Befehl gebe, die Motoren zu starten, auch aller Wahrscheinlichkeit nach der Wind seinen Sohn und die anderen von jener gefährlichen Stelle herunterreißen und in die wilde See stürzen würde. „Ich muß zwei Motoren haben“, erklärte Flemming erneut. Eckeners Gesicht erlebte. Er blickte von seinem Lieblingsplatz in der Ecke der Brücke aus dem Fenster und schluckte schwer. Dann kam rauf das Kommando: „Motoren starten!“ Gott weiß, was Eckener