

Riesaer Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Verlagsort: Tagesblatt, Riesa.
Vertrieb: Nr. 20.

Das Riesaer Tageblatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großenhain, des Amtsgerichts, der Amtsanwaltschaft beim Amtsgericht und des Rates der Stadt Riesa, des Finanzamts Riesa und des Hauptzollamts Riesa.

Postfachkonto: Dresden 1588
Stroße Riesa Nr. 22

Nr. 243.

Donnerstag, 16. Oktober 1924, abends.

77. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 1/2 7 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig durch Post oder durch Noten. Für den Fall des Eintrittens von Produktionssteigerungen, Erhöhungen der Löhne und Materialpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabestages sind bis 9 Uhr vormittags aufzugeben und im voraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die 20 mm breite, 4 mm hohe Grundschrift-Zeile (8 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 89 mm breite Restzeile 100 Gold-Pfennige; zeitraubender und tabellarischer Satz 50%, Aufschlag. Beste Tarif-Bewilligung des Reichs, wenn der Vertrag verfallt, durch Klage eingezogen werden muss oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesa. Wichtige Unterhaltungsbeilagen: „Zwischen an der Elbe“. — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Lieferanten oder der Beförderungsanstalten — hat der Besteller keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Langer & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Gortelstraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlmann, Riesa; für Anzeigen: Wilhelm Dittich, Riesa.

Die glücklich verlaufene Ozeanfahrt des Zeppelin-Luftschiffes.

Begeisterter Empfang in Newyork und bei der Ankunft in Lufsbucht. — Flugdauer 81 Stunden 17 Minuten.

Der König der Lüfte.

Der deutsche Adler hat gefiegt. Reiblos oder auch voller Weid, je nach ihrer Einstellung zu Deutschland, stellen die Völker der Erde fest, daß ein deutsches Luftschiff es war, das den Flug über den Atlantik nicht nur gemacht, sondern auch glänzend durchgeführt hat. Man wußte es zwar schon lange, daß unser Land gerade auf diesem Gebiet der Luftbeherrschung die unbestrittene Führerschaft hatte, und auch der Beweis der Möglichkeit einer so langen Fahrt war bereits erbracht. Aber wieder einmal erleben wir an den Menschen — an den anderen wie an uns selbst — die Tatsache, daß nicht die Welterschöpfung, sondern erst das offenkundige, vollendete Faktum die Herzen ganz fortreißt. Wir mußten, unser „Zeppelin“ wird bekanntlich in Amerika unverfehrt eintreffen, aber unser Inneres ätzerte doch vor unendlicher Spannung. Nun löst die sich aus in Jubelrufe. Und so hat auch die Amerikaner als die nach uns am nächsten Beteiligten die Erregung von Stunde zu Stunde mehr gepackt, bis sie am Ende alle sonstigen „Sensationen“ des Landes niederdrückte. So sieht der Siegerlauf des „Zeppelin“ überall selbst die Widerstreben in seine Bahn.

In 82 Stunden hat das Luftschiff, von der Gironde-Mündung bis Newyorkland, den Ozean überquert, wozu einst Columbus 70 Tage und auch noch der neueste Schnell-Dampfer (auf kürzerem Wege) 5 1/2 Tage brauchte. Solche Zahlen prägen sich tief in die Köpfe der Menschen ein. Dabei war die Ueberfahrt keineswegs so glatt und gefahrlos, wie der Mittelmeerüberfahrt nach dem hier herrschenden prachtvollen Herbstwetter annehmen mochte. Aber das war gerade gut. Um so mehr freilich das Gelingen des stolzen Fluges einen Sieg des Menschengeistes über die Elemente dar. Die Wetterverhältnisse über dem Ozean sind noch lange nicht so genau erforscht wie die europäischen. Als Dr. Eckener die Fahrt antrat und den Südkurs wählte, da wußte er, daß er auf Ueberraschungen gefaßt sein mußte. In der Tat war er durch die Wetterlage gezwungen, von dem Ueberflieger der Bermuda-Abstand zu nehmen und einen Nordwestkurs einzuschlagen, in der Tat hatte er mit starkem Wind und bei der Annäherung an die amerikanische Küste mit dichtem Nebel zu kämpfen, der stundenlang jede direkte Orientierung unmöglich machte — dafür sagte dann wieder der Wind das Luftschiff von hinten und verlieh ihm eine ungeheure Geschwindigkeit. Gerade die ruhige Sicherheit, mit der sich der deutsche Führer des „Zeppelin“ und seine deutsche Mannschaft über alle Hindernisse der Elemente hinwegsetzten, hat ihnen die uneingeschränkte Bewunderung der ganzen Welt eingetragen. Durch Hitze und durch Kälte arbeiteten sich die deutschen Maschinen hindurch, und wohlverdient klang das funkentelegraphische Lob Dr. Eckeners für den Erbauer des Luftschiffes, Dr. Dürr, wie für den Konstrukteur der Motoren. Eine Kulturart ersten Ranges ist vollendet. Und auf das Grab ihres eigentlichen Schöpfers, des Grafen Zeppelin, der geistig und moralisch den schwersten Kampf gekämpft, den größten Sieg errungen hatte, legt das deutsche Volk einen goldenen Kranz.

Mit Trauer gemischte Freude am Zeppelin.

Die hervorragende Tat der Amerikafahrt des Zeppelin, die glänzende Ueberwindung aller Schwierigkeiten durch dieses bewundernswürdige Werk deutscher Technik und Wissenschaft erfüllen jedes deutsche Herz mit Stolz und Freude, und wie einen nationalen Festtag könnte man die Ankunft des Luftschiffes in Amerika feiern, aber während sonst nationaler Freude durch öffentliche Festsetzung Ausdruck gegeben worden ist, so ist diesmal die Freude an dem gelungenen Werk so sehr mit Trauer gemischt, daß eine Festsetzung nicht der Ausdruck einer reinen Freude sein könnte. Wohl dürfen wir annehmen, daß seitens der Deutschen Regierung die Frage des Flaggenscheitens aus diesem Anlaß reichlich erwogen worden ist, und es erklärt sich, wenn diesmal davon Abstand genommen wird. Der Zeppelin ist ja nicht mehr der unfelige, sondern geht als Reparationsgabe in fremde Hände über. Ja es droht uns sogar noch immer die Gefahr, daß die Weltkriege, aus der so viele glänzende Ergebnisse der Luftschiffahrt hervorgegangen sind, die Luftschiffahrt in Friedrichshafen, der Vernichtung preisgegeben werden muß. Und nicht allein hierum handelt es sich, sondern unter dem Druck des ungeliebten Friedensvertrages ist es Deutschland verboten, überhaupt noch Zeppeline mit einem Fassungsvermögen von über 30000 Kubikmeter zu bauen. — Eine Forderung der Kultur und Zivilisation ist es, daß alle solche Hemmnisse für die freie Betätigung von Wissenschaft und Technik beseitigt werden.

Die Landung.

Die Reuter aus Newyork meldet, bemerkenswerteste der „S. R. 3“ seine Landung in wunderbarer Weise. Er zog geradeaus über den Flugplatz bis zur äußersten Ecke des Landungsplatzes, wo er sich umdrehte und dann das Feld in weiter Entfernung umkreiste. Er flog dann mit dem Bug gegen den Wind und machte erst vor der Halle halt.

Vom Präsidenten Coolidge begrüßt.

(Newyork. Funkpruch.) Wie aus Washington gemeldet wird, war die erste offizielle Persönlichkeit, die Dr. Eckener begrüßte, Präsident Coolidge selbst. Er gab den Befehl zur Landung des „S. R. 3“ einige Minuten später. In den Regierungskreisen, besonders bei der Marine, ist die Begeisterung groß und die Teilnahme offensichtlich. Die Landung des Luftschiffes in Lufsbucht erfolgte glatt.

Der Vorkant der Postkarte des amerikanischen Präsidenten.

(Washington. Durch Funkpruch.) Die Postkarte des Präsidenten Coolidge an den Führer des „S. R. 3“ Dr. Eckener hat folgenden Wortlaut:

Ich gratuliere Ihnen zu der erfolgreichen transatlantischen Reise des großen Luftschiffes, das Sie aus Deutschland nach den Vereinigten Staaten geführt haben. Diese Reise ist nicht nur ein aufregendes Erlebnis und glänzendes Abenteuer, sie ist weit mehr ein epochemachender Erfolg, weil sie die Möglichkeit von sehr weiten Fernflügen mit Luftschiffen des „Leichter als Luft-Systems“ darstellt und auch die Fähigkeit erwiesen hat, bedeutende Frachtmengen und eine erhebliche Anzahl von Fahrgästen mitzuführen. Die Geschwindigkeit und Tüchtigkeit der deutschen Techniker im Bau von so sehr wunderbaren Luftfahrzeugen und Ihre Geschicklichkeit, das Luftschiff so erfolgreich und ohne Unterbrechung oder Zwischenfall von Friedrichshafen nach Lufsbucht zu führen, ist ein Ereignis von weltweitem Interesse. Wie und dem amerikanischen Volke ist es eine große Genugtuung, daß die freundschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Amerika wieder völlig hergestellt sind und daß dieses große Luftschiff den ersten direkten Flug zwischen Deutschland und Amerika glücklich vollendet hat. Ich hoffe, daß Ihr Aufenthalt in den Vereinigten Staaten ein angenehmer sein wird und daß die wertvollen Dienste, die Sie mit der Ueberführung des Luftschiffes geleistet haben, Sie in Ihrem ganzen Leben mit Stolz und Genugtuung erfüllen werden.

Die Fahrt war wunderbar.

Newyork. (Funkpruch.) Nach der Landung erklärte Kapitän Steele, die Fahrt sei wunderbar gewesen. Schlechtes Wetter hatten wir nur gestern. Als wir den Kurs änderten und auf Neufundland steuerten, hatten wir 50 Meilen lang gegen starken Wind zu kämpfen. Als wir über Newyork ankamen, flogen wir in geringer Höhe, dann gingen wir wieder hoch, um Wasserstoffgas abzugeben und den Verlust an Betriebsstoff, den wir beim Kreuzen über Newyork hatten, auszugleichen. Unsere Unterbringung an Bord war zwar durch den Ballast beschränkt, aber bequem. Die Fahrt über den Ozean war nicht einträglicher als die über Land. Das Schiff fuhr bemerkenswert ruhig. Seckranheiten gab es nicht. Das Schiff hatte noch für 20 Stunden Benzin an Bord, als es landete.

Dr. Eckener nach der Landung.

Newyork. (Durch Funkpruch.) Als Dr. Eckener unter dem Jubel der Anmelnden in Lufsbucht aus der Kabine des „S. R. 3“ stieg, erklärte er: „Ein neuer Weltrekord von 5000 Meilen eines ununterbrochenen Fluges. Der erste Teil unserer Reise war schön; der letzte Teil vollzog sich bei schwerem Wetter. Von Dienstag 5 Uhr bis heute 5 Uhr kämpften wir gegen das Wetter mit einer Schneelänge von 55 bis 60 Meilen in der Stunde. Wir änderten den Kurs von der direkten Linie ab, als wir auf der Fahrt von den Azoren nach Lufsbucht waren, weil wir fanden, daß wir in sich erhebende Südwestwinde und in ein kleines Tiefdruckgebiet steuerten. Am Montag abend machten wir 45 Meilen in der Stunde. Wir steuerten nach Neufundland in südöstlichem Wind und kamen dann in schneller Fahrt längs der Küste südwärts, wobei wir zwischen den Kreuzern „Milwaukee“ und „Detroit“ hindurchfuhren, ohne einen zu sehen. Ein günstiger Wind trieb uns nach Lufsbucht, nachdem wir Boston und dann Newyork mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 90 Meilen passierten. So, meine Herren, sind wir jetzt hier.“

Dr. Eckeners Gruß an die amerikanische Bevölkerung.

(Newyork. Während „S. R. 3“ über Newyork kreiste, wurde ein Fallschirm mit einer Postkarte Dr. Eckeners an die Bevölkerung Newyorks und an das amerikanische Volk abgeworfen, die noch in den Nachmittagsblättern veröffentlicht wurde. Darin heißt es:

Newyork, wir grüßen Sie!
Angesichts der Silhouette dieser herrlichen Hafenstadt neigen wir den Bug unseres Luftschiffes und grüßen das ganze amerikanische Volk mit aufrichtiger Freude.

Wir begen die unverfälschte Hoffnung, daß unsere Fahrt über den Ozean eine Epoche freundschaftlicher und fruchtbarer Zusammenarbeit zwischen unseren beiden Völkern anbahnen wird, eine Epoche gemeinsamer Weiterentwicklung.

des unsterblichen Werkes des Grafen Zeppelin, des Eroberers der Lüfte.

In diesem Sinne wollen wir Hand in Hand an der Aufgabe arbeiten, durch Ueberbrückung von Zeit und Raum alle Nationen immer enger mit einander zu verbinden. Der Kommandant und die Mannschaft des „S. R. 3“ übermitteln der Bevölkerung von Newyork und dem ganzen amerikanischen Volke ihre besten Wünsche und Grüße.“

Begeisterter Begrüßungs- und Empfangsfeierlichkeiten in Newyork.

(Newyork. Das Luftschiff „S. R. 3“ nahm seinen Weg in niedriger Höhe über den Mittelpunkt von Newyork und dem Hudsonfluß. Es wurde von den Fabriken und den im Hafen liegenden Schiffen mit schrillen Sirenenrufen begrüßt. Eine zahllose Menschenmenge auf den Straßen und den Dächern brach in begeisterte Begrüßungsfeierlichkeiten aus und schwenkte die Hüte, als das Luftschiff, begleitet von mehreren Flugzeugen, glänzend in der Sonne über sie hinwegfuhr.

Flugdauer 81 Stunden 17 Minuten.

Newyork. (Funkpruch.) Nach einer offiziellen Aufstellung Dr. Eckeners und des Kommandeurs Klein betrug die Fluglänge des „S. R. 3“ 5066 englische Meilen, die Flugdauer 81 Stunden 17 Minuten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit 62,35 englische Meilen. Die höchste Höhe 3680 Meter. Ueber Newyork flog das Luftschiff in einer Durchschnittshöhe von 400 Meter. Die Betriebsstoff-tanks waren bei der Landung noch 1/4 voll, genügend noch für weitere 1800 Knoten. Dr. Eckener erklärte, die drahtlosen Wetterberichte hätten es ermöglicht, den Störungsgeboten auszuweichen oder sie schneller zu verlassen. „S. R. 3“ durchflog die Nebelgebiete in schneller Fahrt mit 50–60 Meilen Geschwindigkeit. Die aeronautische Kommission in Washington hat Dr. Eckener und Kapitän Steele eingeladen, der heutigen Sitzung im Marinemint beizuwohnen. Beide werden inoffiziell über den Flug Bericht erstatten.

Friedrichshafen—Newyork 79 1/2 Stunden.

Das Luftschiff erreichte Newyork 79 Stunden 15 Min. nach seiner Abfahrt aus Friedrichshafen. Es hat also die Reise in 3/4 Tagen zurückgelegt, d. h. doppelt so schnell wie der schnellste Ozeandampfer.

Begeisterung in England.

London. (Funkpruch.) Wie der amtliche englische Funkdienst meldet, bringen die Zeitungen ausführliche Berichte über die Ankunft des „S. R. 3“ in Amerika. Die Reise des Luftschiffes über den Atlantischen Ozean wurde vom Publikum mit dem eifrigsten Interesse verfolgt. Das Gelingen des Wagnisses wird in der Presse der Geschicklichkeit der Piloten und den Schöpfern des Luftschiffes zugeschrieben.

Reid und Haß in Frankreich.

Paris. (Funkpruch.) Die Pariser Abendblätter geben die in Paris vorliegenden kurzen Nachrichten über die Ankunft und die letzte Reisetappe des Zeppelinluftschiffes wieder, ohne sich jedoch über die Bedeutung des Fluges zu äußern. Nur der radikale „Paris Soir“ schreibt, nimmere sei eine Luftreise beendet worden, die in der Geschichte der Luftfahrt einen großen Raum einnehmen werde. Das Abendblatt „La Presse“ schreibt an der Ankunft des Zeppelin in Amerika, es handle sich um ein sensationelles Ereignis. Die Fahrt ehre die Zeppelinbahn in Friedrichshafen, aber sie mache Frankreich zur Wächter, die strikte Beobachtung des Versailler Vertrages hinsichtlich des Banes von Luftschiffen zu fordern. „Temps“ verlangt daß man den deutschen Wandern nicht zum Opfer fallen dürfe, die jetzt dadurch unternommen würden, daß man die Zeppelinreise dazu benütze, um von einer Forderung der Luftschiffahrt durch die Friedrichshafener Zeppelinbahn zu sprechen. Es könne unter keinen Umständen davon die Rede sein, eine so gefährliche Sache in den Händen der Deutschen zu lassen.

Geteilte Gefühle in der Tschechoslowakei.

Prag. (Meldung des Vertreters des RZV.) Die Amerikafahrt des „S. R. 3“ wird in der gesamten Presse der Tschechoslowakei lebhaft besprochen. Während die deutschen Blätter ihre Anteilnahme an diesem Triumph der deutschen Technik aussprechen, wird die Amerikafahrt des „S. R. 3“ in der tschechischen Presse mit geteilten Gefühlen aufgenommen. „Tribuna“ findet den Beweis erbracht, daß die glänzende Höhe der deutschen Technik, die bis zum Krieg erreicht, durch den Krieg nicht vernichtet wurde, sich wieder den größten Aufgaben gewachsen zeigt. „Gostoloucka republika“ meint, daß die bisherige Mentalität eines großen Teiles der Deutschen die Besorgnis der angrenzenden Abhängigen Deutschlands bereitwillig erweisen laße.