

# Riesfaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Dresden  
Riesfaer  
General Nr. 22  
Postfach Nr. 12

Das Riesfaer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großhain, des Amtsgerichts und der Anwaltschaft beim Amtsgericht Riesfa, des Rates der Stadt Riesfa, des Finanzamts Riesfa und des Hauptamts Meissen behördlicherteilte bestimmte Blatt.

Vertriebsstelle  
Dresden 1002  
Großgasse  
Riesfa Nr. 12

Nr. 89.

Montag, 16. April 1928, abends.

81. Jahrg.

Das Riesfaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 7 Mark 25 Pfennig, durch Post oder durch Bahn. Für den Fall des Stündensatzes von Produktionsvorrichtungen, Beschädigungen der Abzüge und Materialverlusten behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Tagesabends sind bis 9 Uhr vormittags anzugeben und im voraus zu bezahlen: eine Gewehr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die 80 mm breite Anzeigenzeile (5 Zeilen) 25 Gold-Pfennige; die 80 mm breite Anzeigenzeile 100 Gold-Pfennige; je nach Größe und tabellarischer Satz 50%, nachstehend. Keine Taxif. Bewilligung Rabatt erteilt, wenn der Betrag sofort durch Kasse eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Kontant gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesfa, Königsplatz. Anzeigenentwurf: Grafische Anstalt 'Die Technik'. — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger unvorhergesehener Ereignisse des Betriebes der Druckerei, der Druckerei, oder der Verlagsanstalt, wird das Verlagsgeschäft aus dem Betrieb oder nachfolgend der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Sanger & Winteler, Riesfa, Geschäftsstraße 40. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Lehmann, Riesfa; für Anzeigen: Wilhelm Witzke, Riesfa.

## Zur Ueberquerung des Ozeans.

So wichtig einige politische Begebenheiten heute auch sein mögen, man wird aber sie hinüber sehen und ihre Behandlung späteren Tagen überlassen, denn im Augenblick wird alles, was überhaupt in der Welt Interesse wecken kann, zurückgedrängt durch die kühne Tat des deutschen Fliegers Hauptmann Köhl und seiner beiden Mitreisenden. Zum ersten Male ist es gelungen, den Ozean in der Ost-West-Richtung zu überqueren und zwar von einem Flugzeug. Bis her hat nur das Heppellin-Schiff, das für Amerika bestimmt war, das große Wasser von Europa aus überbrücken können. Als nach den erfolgreichen Flügen amerikanischer Flieger, zuerst des Amerikaners Lindbergh, Johann Chamberlins und LeVines, und schließlich des Fliegers Byrd die Möglichkeit festgestellt war, den weiten Weg über den Ozean mit einem Flugzeug zu finden, herrschte unter maßgebenden und unbekannten Fliegern gewissermaßen die einzige Sehnsucht, ebenfalls einmal den Flug über das große Wasser zu wagen. Von Amerika nach Europa war er gelungen. Der Ehrgeiz ging nun dahin, in umgekehrter Richtung den Ozean zu bezwingen. Alle Versuche aber scheiterten, und viele Opfer ruhen heute verhallen im nassen Grabe. Man weiß nicht, wo das Flugzeug „Raphael“ mit dem englischen Oberst Rindin, Captain Hamilton und der Prinzessin Edwina von Devonshire geblieben ist. Ebenso sind verhallen die Flieger Rungefer und Costin, die als erste überhaupt den Flug über den Ozean wagten, und schließlich weiß man nicht, wo geblieben sind, die in diesem Frühjahr aufstiegen, Captain Hindliff mit seiner Begleiterin Elsie Radan. Sie alle ruhen, eingestraft in der Kiste fahner Planiere, unbekannt im unendlichen Meer. Viele andere, so auch die „Bremen“ und „Europa“ von Deutschland aus, haben den Anfang zur Ueberquerung des Ozeans gemacht, sind aber noch rechtzeitig umgekehrt in der Erkenntnis der Schwierigkeiten, die das Wetter bot.

Man hat, nach den vielen Mißerfolgen, nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen europäischen Ländern, die Frage erwogen, ob nicht amtliche Maßnahmen ergriffen sollten, die die Ueberquerung des Ozeans als unzulässig verbieten, aber schließlich bisher davon abgesehen. Man weiß, daß von verschiedenen Seiten darauf hingearbeitet wurde, auf Grund der bisher gemachten Erfahrungen Flugzeuge zu schaffen, die für einen Ozeanflug geeignet sind, und es wird behauptet, daß Hauptmann Köhl sich lange und eingehend mit der Frage beschäftigt hat, wie das Flugzeug beschaffen sein muß, das den Weg über den Ozean wagern könne. Welche Abweichungen sein Flugzeug von den übrigen, die bisher gebräuchlich sind, aufweist, weiß man nicht, aber der Erfolg dieses kühnen deutschen Fliegers läßt vermuten, daß er bei den Verbesserungen seines Flugzeuges ungemein das Richtige getroffen haben muß. Seht man dies voraus, und beachtet man, daß es einem der besten Flieger überhaupt dennoch nicht gelungen ist, das gesteckte Ziel in der Ost-West-Richtung, also von Europa nach New York, zu erreichen, so wird man der Ueberzeugung werden, daß noch lange und eingehend gearbeitet werden muß, um Flugzeuge zu konstruieren, die den Widerwärtigkeiten des Ozeanfluges gewachsen sind. So viel steht jedenfalls auch nach diesem Erfolgflug der deutschen Flieger fest: Die Wetterverhältnisse auf dem Ozean von Ost nach West sind derzeit unsicher und unzuverlässig, derart widerwärtig und gefährlich, daß jedes Unternehmen mit unzulänglichen Mitteln erfolglos bleiben muß.

Und gerade deshalb, weil es dem kühnen Flieger Köhl trotz der erkennbaren Schwierigkeiten gelungen ist, sich 30 1/2 Stunden über Sturz, Regen, Eis und Schnee zu schlagen, muß man die Tat hoch anerkennen und sich des Erfolges freuen. Wir haben ja alle geglaubt, als wir in der Nacht von Freitag zu Sonnabend auf die Meldungen über die Ankunft der „Bremen“ in New York bergehend warteten, schließlich von der Landung oben in Grenley Island hörten. Das war eine Befreiung und diese Meldung läßt nicht nur den Jubel in Deutschland, sondern wahrscheinlich in der ganzen Welt aus, die nach den vielen Mißerfolgen bei der Ozeanüberquerung in der Richtung Europa-Amerika den rechten Anteil an diesem Pionierflug nahm. Die Erfahrungen, die Hauptmann Köhl beim Flug gemacht haben wird, werden von unschätzbarem Wert sein, und hoffentlich hören wir bald seine Berichte, was auch deshalb notwendig ist, da sie viele, die vielleicht durch diesen Flug zu einem ähnlichen Unternehmen angestachelt worden sind, letzten Endes von ihrem Unternehmen abhalten können. Selbstverständlich werden man kann davon aberzeugt sein, auch die sachmännlichen Warnungen eines Köhl einige Flieger nicht abhalten können, das Wagnis zu unternehmen, das den sicheren Tod bedeutet, aber immerhin werden diese Erfahrungen doch vielen zu denken geben, und vor allem werden sie wahrscheinlich die Grundlage für den Bau eines wirklich ozeanfesten Flugzeuges ergeben.

Ueber die Einzelheiten des Fluges, den Widerwärtigkeiten und den Gefahren, aber den schweren Kampf der Flieger, bis zur Erreichung, weiß man bereits durch die schnell ablaufende amerikanische Nachrichtenübermittlung. Wir können deshalb nur eine allgemeine Betrachtung dieses „Bremen“-Fluges geben, der zwar nicht zumgekehrt und stürmisch begrüßt von den wartenden New Yorkern endete, sondern oben im zarten Sonnenschein. Diese Betrachtung aber hat

Die Flieger, denen die erste Ueberquerung des Atlantischen Ozeans mit dem Flugzeug in westlicher Richtung gelang.



Freiherr von Dünefeld



Hauptmann Köhl



Der irische Fliegerkommandant Fitzmaurice, der als 2. Pilot an dem Flug teilnahm.

## Flug der „Stalia“ von Mailand nach Stolz.

Statt gelandet.

M Mailand, 15. April. Das italienische Luftschiff „Stalia“ ist unter der Führung Nobilis um 2 Uhr mit dem Ziel Stolz aufgestiegen. Arnaldo Rusconi, die holländischen Behörden und eine zahlreiche Menge landeten ihr Abschiedsgrüße nach.

(Wien, 15. April. Das italienische Luftschiff „Stalia“ mit General Nobilis hat heute um die Mittagstunden auf seinem Flug zum Nordpol Wien überflogen. Um 10,45 Uhr langte auf der Radiostation auf dem Flugplatz die erste Nachricht an, daß sich die „Stalia“ 100 Kilometer südlich von Wien befindet. Eine Stunde später telegraphierte das Luftschiff: Wien in Sicht. Um 12,30 Uhr telegraphierte die „Stalia“: Wir sind in der Nähe von Wien. Erst um 13,55 Uhr konnte sie auf dem Flugplatz bemerkt werden, als sie aus den dichten Nebelwolken auftauchte. Das Luftschiff hatte mit zahlreichen heftigen Gegen- und Seitenwinden zu kämpfen und flog mit geringer Geschwindigkeit über Wien, von wo es bis nach 3 Uhr nachmittags bemerkt werden konnte. Zur Begründung der „Stalia“ wird ein Flugzeug des österreichischen Fliegerverbandes auf. Um 15,42 Uhr fiel eine letzte Depesche von der „Stalia“ auf dem Flugplatz hier ein, die besagte: „Wir befinden uns 100 Kilometer nördlich von Wien.“

Stolz (Zukunftspruch.) Um 3,35 Uhr ist das Luftschiff „Stalia“ statt gelandet.

### Zum Flug des Luftschiffes „Stalia“.

Rom, 15. 4. (Telegraf.) Der Abflug der „Stalia“ ist vollkommen überraschend erfolgt. Noch am Morgen hatte man in Rom keinerlei Nachrichten darüber, welche Richtung das Luftschiff nehmen würde. Gestern abend fand in Mailand die feierliche Uebergabe der Platte der Stadt Mailand an General Nobilis statt. Der Startbefehl wurde von Nobilis augenscheinlich erst kurz nach Mitternacht erteilt.

### Zur Landung der „Stalia“.

Stolz (Zukunftspruch.) Die Landung der „Stalia“ ging kurz nach 15 Uhr glatt von statten. 15 Minuten vor 9 Uhr konnte das Luftschiff in die Halle gejagert werden. General Nobilis und die Besatzung wurden begrüßt von den Herren Ministerialdirigenten für Luftfahrtwesen im Reichsverkehrsministerium Brandenburg, vom Regierungspräsidenten Cronau und vom Oberbürgermeister Hasenlager Stolz. General Nobilis erklärte, das Luftschiff habe fast zwei Stunden über Österreich geflogen, es habe jedoch nicht die Absicht gehabt, dort zu landen. Das Wetter sei sehr schlecht gewesen, trotzdem habe das Luftschiff die Fahrt auf überhohen und außer dem Bruch einer der hinteren Stabilisierungsflächen keinen Schaden erlitten.

nicht nur die Würdigung und die Anerkennung der kühnen Tat des Hauptmann Köhl zu bringen, sondern, was wir schon oben gefordert haben, eine Beurteilung der Frage, ob es jetzt überhaupt ratsam ist, durchaus mit den jetzigen Flugzeugtypen den Weg über die Ozean zu suchen. Das Material, das von Hauptmann Köhl als erfahrener Flieger den Piloten zur Verfügung gestellt werden wird, wird von diesen eingehend geprüft und untersucht werden, ob es menschenlichem Können überhaupt jemals gelingen wird, ohne Gefahr im Flugzeug den Atlantik zu beherrschen. Das einmal die Zeit kommen wird, wo der Weg im Flugzeug eigener Konstruktion über den Ozean in aller Ruhe und Behauslichkeit übernommen werden kann, ist selbstverständlich. Wir brauchen ja nur daran zu denken, wie lange die Schiffahrt daran arbeiten mußte, um solche Schiffe zu bauen, die eine gewisse Sicherheit gewährleisten. Wir müssen uns auch vor Augen halten, daß die Luftschiffe auch für den Landflug nicht mit einem Schlag reif waren, sondern zunächst viel Erfahrung, in der Hauptfrage geholt durch kühne Piloten, zu sammeln war, ehe es gelang, die Flugzeugtypen zu bauen, die heute die Welt überfliegen und einen Rekord nach dem anderen aufstellen, die fast gar keine Unfälle mehr kennen und prozentual mit derselben Sicherheit den Passagier ans Ziel bringen wie die Eisenbahn. Und wir können auch zurückblicken auf die langjährigen Arbeiten des Grafen Zeppelin, auf seine vielen Mißerfolge, bis es ihm gelang, das Luftschiff zu bauen, dem Wind und Wetter nichts anhaben kann. Gewiß also kommt, wie gesagt, die Zeit, da man von einem Ozeanflieger nicht mehr viel reden wird, weil es eine Tageserscheinung ist. Wir fürchten aber, daß wir in der

nächsten Zeit von bereitwilligen Piloten zu viel in Ruhe gehalten werden, und deshalb wäre es angebracht, wenn tatsächlich von den einzelnen Regierungen bestimmte Vorbedingungen für die Zulassung zum Ozeanflug aufgestellt werden würden. Denn auch nicht die Freude über das Gelingen dieser Ozeanüberquerung das große Bedenken, das wir schon seit den ersten Versuchen gehabt haben; es könnten zu viel Unberufenen sich als Pioniere ansehen und die an sich unruhigen Zeitläufe durch ihre Ozeanflugunternehmen noch mehr in Wallung bringen. Die „Bremen“ hat ihr mißglücktes Vorhaben vom August vorigen Jahres wiederholt. Und zwar mit einem Erfolg, der vielleicht gerade im Hinblick auf die vielen Tragödien, die die Geschichte des Ost-Westfluges bezeugen, überwältigend groß ist.

### Telegramm der „Bremen“-Besatzung an den Reichspräsidenten.

Berlin. (Zukunftspruch.) Hauptmann a. D. Köhl und Baron von Dünefeld haben an den Reichspräsidenten das nachstehende Telegramm gerichtet, das sich mit dem Glückwunschtelegramm gekreuzt hat: „Nach glücklichem mit Gottes Hilfe beendetem ersten Ost-West-Flug hat das deutsche Flugzeug „Bremen“ Zwischenlandung in Grenley Island auf amerikanischem Kontinent aufgenommen. Zugleich im Namen unseres irischen Kameraden erlauben wir Eurer Excellenz ehrerbietige Grüße.“