Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift: Tageblatt Riesa. Fernruf Nr. 20. Postfach Nr. 52.

Das Riesaer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großenhain, des Amtsgerichts und der Amtsanwaltschaft beim Amtsgericht Riesa, des Rates der Stadt Riesa, des Finanzamts Riesa und des Hauptzollamts Meißen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Postscheckkonto Dresden 1896. Girokasse Riesa Nr. 52.

№ 233. Donnerstag, 4. Oktober 1928, abends. 81. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 4/5 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorausbezahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Eintretens von Produktionsverteuerungen, Erhöhungen der Löhne und Materialienpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabetages 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 30 mm breite, 7 mm hohe Grundschrift-Zeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 30 mm breite Reklamezeile 100 Gold-Pfennige; zeitraubender und tabellarischer Satz 50% Aufschlag. Feste Tarife. Bewilligter Rabatt erlischt, wenn der Betrag verfällt, durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesa. Achttägige Unterhaltungsbeilage „Erzähler an der Elbe". — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Lieferanten oder der Beförderungseinrichtungen — hat der Bezieher keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Langer & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Goethestraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittrich, Riesa.

Die französische Luftfahrtkrise.

Daß es mit dem französischen Luftfahrtwesen nicht allzu gut bestellt sei, das wußte man schon seit einigen Jahren. Wie kritisch jedoch sich die Verhältnisse in der zivilen Luftfahrt Frankreichs in den letzten Monaten zugespitzt hatten, das erfuhr man erst durch die Kommentare der Presse anläßlich des tragischen Todes des französischen Ministers Bokanowski, dessen Ressort auch das Luftfahrtwesen bis vor kurzer Zeit zu verwalten hatte. Der Tod des französischen Handelsministers und die durch die tragischen Umstände der Katastrophe ausgelöste Presseerörterung in Frankreich sind aber nicht die einzigen Momente, die die Krise des französischen Luftfahrtwesens so sichtbar gemacht haben. Wer sich der Mühe unterzog, den von Bokanowski noch ausgearbeiteten Haushaltsvoranschlag für 1929 durchzulesen, wird mit einem gewissen Erstaunen festgestellt haben, daß die Erkenntnisse der mißlichen Verhältnisse sehr deutlich und sehr betont in diesem Haushaltsvoranschlag zum Ausdruck kommen. Der Voranschlag weist warnend auf die Tätigkeit des Auslandes hin. Es wird erwähnt, daß andere Länder bereits mit der Konstruktion von Flugzeugen beschäftigt wären, die doppelt und dreifach so groß seien wie die, die Frankreich in seinem zivilen Luftfahrtdienst verwendet. Aus dieser Tatsache schöpft der Haushaltsvoranschlag die Befürchtung, daß Frankreich seine Weltgeltung ernstlich gefährden würde, wenn nicht bald Vorkehrungen getroffen würden, die die vorhandenen Mißstände, besonders in der zivilen Luftfahrt des Landes, beseitigen könnten. Selbstverständlich erwähnt der französische Haushaltsvoranschlag mit keinem Wort Deutschland. Aber aus den Zeilen ist sehr deutlich herauszulesen, daß es in der Hauptsache die Erfolge der deutschen Zivilluftfahrt sind, die in den Kreisen des damals noch mit dem zivilen Luftfahrtwesen in Frankreich beauftragten Handelsministeriums solche Befürchtungen ausgelöst hatten.

Der Fliegertod Bokanowskis brachte dann den Stein ins Rollen. In Paris entschloß man sich dazu, ein eigenes Luftfahrtministerium zu schaffen, an dessen Spitze ein tüchtiger Fachmann, Laurent-Eynac, gestellt wurde. Der neue französische Luftfahrtminister ist anscheinend eine sehr energische und zielbewußte Persönlichkeit. Es gelang ihm allerdings erst nach einem heftigen Kampf gegen die Militärs Frankreichs, das gesamte Luftfahrtwesen des Landes, also auch das militärische, seinem Ressort einzuverleiben. Laurent-Eynac verlangte seine neuen Machtbefugnisse nicht allein aus Erkenntnissen der Notwendigkeiten für eine bessere Verwaltung, in der Hauptsache war es ihm darum zu tun, Voraussetzungen zu schaffen, die ein Gelingen seines großzügigen Reformwerks erst gewährleisten könnten. Wenn jetzt der neue Luftfahrtminister das gesamte französische Luftwesen verwaltet, so besagt dies, daß alle staatlichen Lieferungsaufträge in Zukunft durch ihn vergeben und auch jede Ernennung durch ihn vollzogen werden. Selbstverständlich mußte sich das neugeschaffene Luftfahrtministerium dazu verpflichten, in der Gestellung von Flugzeugen und Piloten den Anforderungen des französischen Heeres und der Marine Genüge zu leisten.

Mit dieser rein verwaltungsmäßigen Reorganisation des französischen Luftfahrtwesens dürfte die bis vor kurzem bestehende Krise gebrochen sein. Man hat in Frankreich das Unerträgliche und Unzweckmäßige des bisherigen Zustandes eingesehen und hat, was hier ausschlaggebend für die Sachlage ist, die Folgerungen aus dieser Erkenntnis sofort gezogen. Durch die verwaltungsmäßige Zentralisierung des Luftfahrtwesens wird eine Schnelligkeit der behördlichen Dispositionen gewährleistet. Hiervon wird nicht nur die zivile Luftfahrt des Landes einen Nutzen ziehen, auch das militärische Luftfahrtwesen erhält insofern hierdurch große Vorteile, als jetzt die technischen Neuerungen für die Heeresflugzeuge schneller ausgewertet werden können als bisher. Früher wurden in der französischen Armee und in der Marine nur solche Flugzeugtypen verwandt, die sich eine Reihe von Jahren bewährt hatten. Das heißt mit anderen Worten: die französischen Luftstreitkräfte setzten sich in der Regel aus Flugzeugen zusammen, die, gemessen an dem Fortschritt der Technik, schon stark veraltet waren. Durch die neue Regelung dürften diese Mißstände beseitigt sein.

Von ausschlaggebender Wirkung dürfte die Umorientierung des französischen Luftfahrtwesens jedoch für die zivile Luftfahrt des Landes sein. Hier hat Laurent-Eynac große Pläne. Um seine Absichten zu verwirklichen, wird er in der nächsten Zeit eine durch den Staat garantierte öffentliche Anleihe von 200 000 000 Franc auflegen. Mit Hilfe dieser neugewonnenen Mittel wird er dann seinen großen Reformplan in die Tat umsetzen. Es ist recht kennzeichnend für den hohen Stand des deutschen Luftfahrtwesens, daß dieser Plan des neuen französischen Luftfahrtministers sich stark an das deutsche Beispiel anlehnt. Allerdings beabsichtigt das neue französische Luftfahrtministerium nicht, ein inländisches Verkehrsnetz einzurichten, wie es seit langem in Deutschland besteht. Offenbar glaubt Laurent-Eynac, daß ein selbständiges innerfranzösisches Verkehrsnetz bei der zentralen Bedeutung der Stadt Berlin nicht rentabel sein wird. Um so intensiver wird sich der neue Luftfahrtminister der Gestaltung des Auslandsflugverkehrs zuwenden. Da Laurent-Eynac hier auch stark an ein kontinentales Verkehrsnetz denkt, so dürfte er damit auch einen unmittelbaren Angriff auf die Position Deutschlands im mitteleuropäischen Luftverkehr beabsichtigen. Dieses kontinentale Verkehrsnetz Frankreichs soll sich, wie man hört, hauptsächlich auf die Punkte London, Brüssel, Amsterdam und Rom stützen, neue Linien sollen über Prag und Wien nach Warschau, Moskau und Konstantinopel geleitet werden. Daß mit der Verwirklichung dieses Planes Frankreich als neuer und recht gefährlicher Konkurrent Deutschlands auf den Plan treten wird, braucht nicht besonders betont zu werden. Deutschland wird daher gut daran tun, seine Kräfte in der Gestaltung seines internationalen Luftfahrtnetzes zu verdoppeln, wenn es nicht durch die neue französische Initiative überholt werden will.

Glänzender Abschluß der „Zeppelin"-Fahrt.

)(Friedrichshafen, 3. Oktober. Vom Sonderberichterstatter des W.T.B. Das Luftschiff „Graf Zeppelin" kam um 4 Uhr 40 Minuten nachmittags in Sicht und war bald darauf über der Stadt. Es wurde von einer großen Menschenmenge mit Spannung erwartet. Seltsamerweise wird das Interesse mit jeder Fahrt nicht schwächer, sondern größer. Friedrichshafen ist heute noch überfüllter als bisher. Alle Hotels sind mehr als voll besetzt. Selbst von weither kommen Leute, um sich das imposante Schauspiel der Landung aus der Nähe anzusehen. So ist denn der Platz vor der Werft von einer großen Menschenmenge umsäumt. An den Toren staut man sich ebenso. Die Geduld und Mühe werden gut belohnt. Das Luftschiff bietet bei dem herrlichen Herbstwetter gegen den tiefblauen Himmel ein wundervolles Bild. Es ist allerdings ziemlich windig. Der Ostwind wird von den Wetterfachverständigen auf etwa sechs Meter Sekundengeschwindigkeit angegeben. Während das Schiff über der Werft kreist, wird ein riesiger Strauß herbstlicher Blumen zur Halle gebracht, offenbar ein Gruß für den Führer des Schiffes.

)(Friedrichshafen. Der „Graf Zeppelin" ist um 5 Uhr 30 nach einer Fahrt von 34½ Stunden auf dem Werftplatz glatt gelandet.

Nachdem das Schiff um 4 Uhr 55 in etwa 150 Meter Höhe zum ersten Male über der Werft erschienen war, machte es noch einige große Schleifen über dem Bodensee, um abzublasen. In langsamer Fahrt näherte es sich dann um 5 Uhr 20 wieder der Werft in direktem Kurs, so daß man vom Luftschiffbau nur den Bug des Schiffes sah und das ganze Luftschiff wie eine riesige Kugel erschien. Kurz vor 5 Uhr 30 steht das Schiff über dem Landungsplatz, senkt sich langsam, bis die Landungstaue aus den Bugklappen fallen, die Landungsmannschaften springen hinzu und ziehen das Schiff ganz zur Erde herunter. Die gestrige Landung ist vielleicht die schönste.

)(Bremen. Der Senat sandte an Dr. Eckener-Friedrichshafen folgendes Telegramm: „Bremen hat das Erscheinen des gewaltigen Luftschiffes Graf Zeppelin als verheißungsvolles Symbol einer neuen Phase des Weltverkehrs mit Freuden begrüßt und sendet dem bewährten Führer herzliche Glückwünsche."

•

Die Ergebnisse der Dauerfahrt des „Graf Zeppelin".

Das Schiff hat sich glänzend bewährt.

Ab Montag fahrklar für Amerika.

)(Friedrichshafen. Vom Sonderberichterstatter des WTB. Der „Graf Zeppelin" liegt nun jetzt, nachdem er von der großen Menschenmenge mit Jubel begrüßt worden ist, wieder in der Halle. Er hat mit dieser Dauerfahrt die große Probe für Amerika bestanden. Dr. Eckener wie die anderen Herren von der Führung erklärten, daß das Schiff sich glänzend bewährt habe. Im ganzen hat das Schiff 2500 Kilometer zurückgelegt. Die größte Höhe war 2275 Meter während der Nacht über der Nordsee. Während der ganzen Dauer der Fahrt haben die Motoren ausgezeichnet gearbeitet, es ist nicht die geringste Störung vorgekommen. Auch die Blaugasversuche, die während dieser Fahrt fortgesetzt wurden, haben allen Erwartungen entsprochen und es hat sich gezeigt, daß auch das gemeinsame Laufen der Motoren auf Blaugas vollkommen einwandfrei funktioniert. Während des größten Teiles der Fahrt ist noch Benzin zum Antrieb verwandt worden, weil das Blaugas nach Möglichkeit für die Amerikafahrt aufgespart werden soll. Ein wichtiges Ergebnis ist ferner, daß das Schiff keinerlei Deformierung zeigte. Gerade bei einer so langen Fahrt können sich an einem neuen Schiff mit dieser riesigen Konstruktion leicht Verbiegungen oder Verlagerungen zeigen. Aber nichts davon ist aufgetreten, obwohl der „Graf Zeppelin" auch mit starkem Wind zu kämpfen hatte, so namentlich vorgestern nachmittag im Rheinland und gestern nacht über der Nordsee. Das Interessanteste waren diesmal die navigatorischen Uebungen während der ganzen Nacht. Der Steuerraum war von dem dahinterliegenden Kartenraum vollkommen abgeschlossen und dunkel, da die Navigation ausschließlich nach den Instrumenten durchgeführt wurde. Es war ein seltsamer Eindruck, sagte jemand, der dabei war, in dem dunklen Raum stehend nur das bunte Aufleuchten der Apparate und unten das weite dunkle Meer.

Mit diesen Uebungen ist die Besatzung für die Amerikafahrt geschult. Dr. Eckener hat sie zum großen Teil selbst geleitet. Er hat auf der ganzen Fahrt nur eine Stunde geschlafen, machte aber beim Verlassen des Schiffes einen durchaus frischen Eindruck. Auch der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, Ministerialrat Mühlig-Hofmann, hat den Uebungen beigewohnt. Er erklärte sich von der Fahrt ebenfalls außerordentlich befriedigt.

Das Schiff wird jetzt überholt. Es wird außerdem das Nachziehen der Hülle vollendet. Im Aufenthaltsraum der Besatzung im Innern des Schiffskörpers muß eine Umänderung vorgenommen werden, weil sich gezeigt hat, daß die Ventilation sich zu stark auswirkte. Ueber der Nordsee herrschten in der Nacht 5 Grad Kälte, und dieser eisige Wind setzt die Mannschaft natürlich gesundheitlichen Gefahren aus. Die Aenderung ist aber im wesentlichen bereits durchgeführt.

Ab Montag wird das Schiff dann für die Amerikafahrt klar sein, so daß die Reise über den Ozean dann sofort angetreten werden kann, wenn das Tief, das augenblicklich zwischen den beiden Kontinenten liegt, vorüber ist. Post und Verpflegung werden vorher an Bord gebracht werden. Die Briefe bekommen den Poststempel vom 7. Oktober. Vorher wird das Schiff voraussichtlich noch eine kurze Werftfahrt machen, um auszuprobieren, ob die Aenderung der Schlafgelegenheit für die Mannschaft genügt.

Die Fahrtteilnehmer schildern ihre Eindrücke in begeisterten Worten. Die Nachtfahrt sei wundervoll gewesen, und einer der schönsten Eindrücke war Rotterdam in der Abenddämmerung. Das Schiff ist überall auch in Holland und England, wo es sehr niedrig flog, herzlich begrüßt worden. Die Begeisterung in Deutschland ist unbeschreiblich gewesen.

•

Zur Holland-Fahrt des „Graf Zeppelin".

)(Berlin. Beim Reichsverkehrsministerium liegt zur Zeit noch keine Bestätigung der von einzelnen Zeitungen gebrachten Meldung vor, wonach das Luftschiff „Graf Zeppelin" Haus Doorn überflogen haben soll. Hierüber wird zunächst der Bericht des vom Reichsverkehrsminister zur Mitfahrt als Passagier entsandten Ministerialrats Mühlig-Hofmann abgewartet, über den der Reichsverkehrsminister von Guérard erst nach seiner Rückkehr aus Ostpreußen eine Entscheidung wird treffen können.

•

Dresden in Erwartung des „Graf Zeppelin".

tsd. Dresden, 3. Okt. Nach einem trüben regnerischen Morgen klarte im Laufe des Vormittags das Wetter auf, durch die sich teilenden Wolken schimmerte das Blau des Himmels. Gegen ½10 Uhr traf von Berlin die Meldung ein, daß Graf Zeppelin nach Ueberfliegen der Reichshauptstadt einen südlichen Kurs eingeschlagen habe und sich anscheinend nach Leipzig wende. ¾11 Uhr bereits meldete Leipzig das Eintreffen des Luftschiffes. Noch wußte man nicht, ob es auch Dresden mit seinem Besuche beglücken werde; aber schon bestiegen Uebereifrige in Massen die Türme, kletterten auf die Dächer der Häuser und fuhren mit der Straßenbahn auf die die Stadt umgebenden Höhen, um Zeugen der Ankunft des Luftriesen zu sein. Die Begeisterung der Hunderttausenden, die Straßen und Plätze im Inneren der Stadt füllten, stieg immer höher, als auf dem Rathausturme gegen ¾11 Uhr die Fahnen in den Stadtfarben aufgezogen wurden, die das Nahen des Luftschiffes künden sollten. Auch viele Privatgebäude legten Flaggenschmuck an. Der Jubel erlitt einen Dämpfer durch die Meldung, daß Graf Zeppelin nach Ueberfliegen Leipzigs um 10,35 Uhr einen südlichen Kurs eingeschlagen habe. Um 11 Uhr und 15 Minuten teilte der Flughafen Heller mit, daß in zwanzig Minuten mit dem Eintreffen des Luftschiffes über Dresden zu rechnen sei. Fünf Minuten später kreisten bereits mehrere Flieger über der Stadt, um ihren großen Gefährten der Luft zu begrüßen. Die Glocken begannen zu läuten. 11,30 Uhr schon erschien der Silberleib des Riesen am nordwestlichen Himmel und näherte sich in rascher Fahrt in etwa 150 Meter Höhe der Stadt, überall auf das herrlichste begrüßt. Er überflog die Stadt mehrmals und verließ dann das Stadtgebiet in südwestlicher Richtung.

•

Der Besuch des „Graf Zeppelin" in England.

* London. Die Morgenblätter berichten durchweg an hervorragender Stelle und in großer Aufmachung über den ersten Besuch eines deutschen Zeppelins über englischem Boden in der Nachkriegszeit. Sie geben eine Schilderung des Fluges über deutsches und holländisches Gebiet, die Nordsee und des sehr kurzen Besuches über der englischen Küste bei Suffolk. Von der Nordsee aus kam das Luftschiff mit hoher Schnelligkeit in westlicher Richtung fliegend auf die englische Küste zu. Die großartige Beleuchtung des Schiffes wird besonders hervorgehoben. In Yarmouth, das um 9,15 Uhr passiert wurde, war das Luftschiff gut zu sehen. Der Lärm der Maschinen brachte die Bevölkerung rasch auf die Straßen. Der Zeppelin flog über das Zentrum der Stadt, gab aber keine Signale und war nach zwei bis drei Minuten der Sicht entschwunden. Spät in der Nacht verfügte weder die Luftschiffstation in Cardington noch das englische Luftfahrtministerium über irgendwelche drahtlosen Mitteilungen des Schiffes.

SLUB
Wir führen Wissen.