Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift: Tageblatt Riesa. Fernruf Nr. 30. 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 1580. Girokasse Riesa Nr. 52.

№ 239. Donnerstag, 11. Oktober 1928, abends. 81. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends ½6 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, 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, 4 mm hohe Grundschrift-Zeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 80 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 im 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 69. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittrich, Riesa.

„Graf Zeppelin" zur Amerikafahrt gestartet.

Friedrichshafen. Das Luftschiff „Graf Zeppelin" ist heute früh 7,45 bei wolkigem aber windstillem Wetter zur Fahrt nach Amerika aufgestiegen. Als das Schiff sich in die Höhe hob, brachen die Zuschauermassen in ungeheuren Jubel aus.

Obige Meldung haben wir sofort nach Eingang durch Aushang an unserer Geschäftsstelle bekanntgegeben, wie wir dort auch weitere Meldungen über den bisherigen Verlauf der Fahrt zum Aushang gebracht haben.

•

Der Aufstieg zur Amerikafahrt.

)(Friedrichshafen, 11. Oktober. Schon um ½7 Uhr, während in der Dämmerung lange Reihen von Arbeitern zur Werft marschieren, stauen sich rings um den Platz die Menschen. Neugierig werden die Passagiere bestaunt, neidische Blicke folgen den Autoführern, die das Glück haben, mit dem roten Ausweisstempel das Tor passieren zu dürfen. Niemand möchte diesen großen Augenblick versäumen, da der „Graf Zeppelin" die Reise über den Ozean antritt. Aber noch weht eine kräftige Brise vom See her, und es gibt viele Zweifler, die den Aufstieg immer noch für unbestimmt halten. Aber Dr. Eckener lacht nur: „Wir fahren," sagt er, „ich bin heute Nacht jede Stunde aufgestanden, bis ich um 3 Uhr wußte daß es werden würde." Und so ist denn das Schiff um 7.00 Uhr klar, nur daß bis zum letzten Augenblick noch Gas nachgefüllt wird. Dr. Dürr geht noch einmal um das Schiff herum, ruhig suchend, prüfend. Währenddessen wird das Gepäck verladen, und schon steigen die ersten Passagiere ein, unter ihnen Kommander Rosendahl, zum ersten mal wieder in der Uniform der amerikanischen Navy. Die Fahrgäste belegen ihre Kabinen und kommen dann zu den Fenstern des Salons zurück. Von außen werden ihnen noch Postkarten zum Abwurf zugereicht. Ein Scherzwort fliegt herüber und hinüber. Der Rundfunksprecher, der sein Mikrophon in der Halle aufgebaut hat, versucht Dr. Eckener zu bewegen, daß er seinen Hörern ein Wort sagt. Dr. Eckener hat jetzt andere Dinge im Kopfe. Er geht irgendwo mit ihnen noch ein paar feste ruhige Worte. Er ist Friese und hat in solchen Dingen des Gefühls nicht viel Worte zu machen. Etwas weiter abseits stehen die Frauen und sonstigen Verwandten der übrigen Offiziere des Schiffes. Sie kennen diese Art Abschied.

Langsam ist es ⅜8 Uhr. Alles muß an Bord sein und alles steht da, nur die Lady fehlt, dann kommt auch sie. Aber ihr fällt noch ein, daß sie einen Mantel vergessen hat. Jemand muß zum Hotel telephonieren. Atemlos kommt bald der Hausdiener angelaufen. Allgemeines Gelächter, wie der Mantel hineingereicht wird. Das klatschende Geräusch der Sandsäcke, die abgehängt werden, ließ es verstummen. Man merkt: Jetzt wird es ernst. Es wird jetzt ausgewogen. Kommando: „Alles los lassen! Nur vier Mann anlüften!" Aber noch ist das Schiff zu schwer. Jemand ruft: „Achtung, Wasserhose!" Die um das Schiff herumstehen, können eins-zwei-drei Platz machen. Man weiß, sonst gibt es eine kalte Dusche, und schon öffnet sich auch ein Ventil und in großen Strömen ergießt sich das Wasser aus dem Schiff in die Halle. Noch einmal wird das Schiff angelüftet. Jetzt ist es ausgewogen.

Um ⅜8 Uhr kommt das entscheidende Kommando „Luftschiff marsch". Dr. Eckener, der bisher noch in der Halle ruhig auf und ab ging, ist als letzter eingestiegen. Dann wird die Treppe abgezogen, die Haltemannschaften setzen sich mit langsamem Schritt in Bewegung und, den Bug nach vorn, gleitet das Schiff ruhig zum Ostor der Halle hinaus. Alles geht mit hinaus auf den Platz. Es ist, als wenn plötzlich eine Erregung, der Taumel des Augenblicks, alles erfaßt habe. Unwillkürlich sieht man auf den Kommandoplatz, wo ruhig wie immer Dr. Eckener seinen Posten eingenommen hat. Er scheint wirklich der einzige zu sein, der nicht von der allgemeinen Erregung und Nervosität erfaßt ist. Das Schiff ist jetzt ganz draußen, mit dem Heck nur wenige Meter von der Halle entfernt, als auch das Kommando „Hoch!" kommt. Wie ein Freiballon steigt das Schiff 10 Meter, 20 Meter. Dann Rasseln der Maschinentelegraphen. Ein Motor springt an, die anderen folgen nach. Der Bug des Schiffes hebt sich rascher empor. Der „Graf Zeppelin" hat seine Fahrt angetreten.

In diesem Augenblick bricht ein ungeheurer Jubel los. Niemand ist zu halten. Tücherschwenken, Winken mit Armen und Händen. Langsam entschwindet das Luftschiff den Blicken, die zurückwandern in die große Halle, die nun auf einmal leer und ausgestorben ist.

Glückliche Fahrt „Graf Zeppelin"!

•

Die Fahrgäste des „Zeppelin".

)(Friedrichshafen. (Vom Sonderberichterstatter des WTB.) Auf der Fahrt nach Amerika sind an Bord des „Graf Zeppelin" nur 60 Personen, davon 40 Mann Besatzung und 20 Passagiere.

Die Liste der Fahrgäste umfaßt folgende Namen: vom Reichsverkehrsministerium Ministerialdirigent Dr. Brandenburg, der Leiter der Luftfahrtabteilung, Dr. Denkendorf als Meteorologe der Zentralstelle für Flugsicherung, Dr. Krüger von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, vom Reichsrat der preußische Minister des Innern Grzesinski; als Vertreter auswärtiger Regierungen der spanische Oberst Herrera und der Führer der „Los Angeles", Commander Rosenbahl; ferner Graf Brandenstein-Zeppelin, der Schwiegersohn des Grafen Zeppelin, Herr v. Tuszka als Vertreter der Versicherungsgesellschaft, die beiden amerikanischen Passagiere Gifillan und Dr. Robert Reiner. Weiter befinden sich unter den Passagieren zwei Ingenieure, und zwar Bock von Telefunken, und Schirlitz von den Zeißwerken, der optische Untersuchungen und Arbeiten zur Entwicklung neuer Instrumente ausführen wird. Es kommen dann noch die Vertreter der drei Verlage, die das Monopol für die Bordberichterstattung erworben haben, und zwar zwei Filmleute aus dem Scherlverlag, Rolf Brand und der bekannte Maler Professor Dr. Ludwig Deitmann, für den Verlag Ullstein Redakteur Walter Kiessel und der Zeichner Theo Matejko, für den amerikanischen Hearstkonzern Carl v. Wiegand und Lady Drummond-Hay. Die Führung des Luftschiffes liegt in den Händen von Dr. Eckener, der von den beiden stellvertretenden Führern Dipl.-Ing. Lehmann und Kapitänleutnant Flemming unterstützt wird.

•

Aeußerungen von Führern und Passagieren des „Graf Zeppelin" zum Ozeanflug.

Friedrichshafen. (Funkspruch.) Kurz vor dem Aufstieg hatte der Sonderberichterstatter des WTB. noch Unterredungen mit dem Führer und einzelnen Passagieren des Luftschiffes. Dabei erklärte Dr. Eckener: Ich rechne damit, daß wir Sonntag früh in Newyork sind. Das Wetter über dem Ozean ist allerdings sehr schlecht. Unsere letzten Meldungen stammen von heute nacht um 2 Uhr. Sie sprechen nicht nur von Sturm, sondern von schwerem Sturm. Das bedeutet mindestens Windstärke 10. Unter diesen Umständen läßt sich die Route natürlich nicht vorher genau bestimmen. Im allgemeinen werden wir uns aber an den südlichen Kurs halten müssen, das heißt, zunächst über Basel nach Frankreich fahren, dann über dem Ozean südlich die Tiefs umgehen, die sich zwischen Neufundland und Irland hin und her schieben. Die nördliche Route kommt nicht mehr in Frage, weil wir dann bis nach Grönland hinauf müßten und dort die Tage nur noch 8 Stunden zählen. Jedenfalls haben wir das starke Vertrauen, daß unser schönes Schiff es schon schaffen wird.

Der stellvertretende Führer Diplomingenieur Lehmann wies darauf hin, daß das interessanteste gerade an dieser Fahrt angesichts der ungeklärten Wetterlage die Navigation sei. Die Fahrt werde den Sachverständigen, die zu Versuchen mit an Bord genommen sind, Gelegenheit zu interessanten Beobachtungen geben, die große Bedeutung für den zukünftigen Ozeanluftverkehr haben werden. Es sei möglich, daß das Schiff bis zur afrikanischen Küste hinuntergehen müsse, um dann erst auf die Azoren loszusteuern.

Kapitänleutnant Flemming sagte: Eigentlich haben wir nicht mehr viel zu erzählen. Wir haben alles so sorgfältig vorbereitet, wie es nur möglich ist. Jetzt hat das Schiff das Wort. Es wird schon für sich sprechen.

Ministerialdirigent Brandenburg erklärte, daß er sich freue, Amerika kennenzulernen. Seine Freude sei umso größer, als er gerade als Leiter der Luftfahrtabteilung des Reichsverkehrsministeriums diesen ersten Besuch Amerika im Luftschiff mache. Er werde seinen Aufenthalt in Amerika zu wichtigen Fachstudien benutzen.

Commander Rosenbahl, der Führer der „Los Angeles", unterstrich, daß sein Besuch in Deutschland ebenso schön wie lehrreich für ihn gewesen sei, zumal sich alle, mit denen er zu tun gehabt habe, seiner sehr herzlich angenommen haben. Er freue sich, die Männer kennengelernt zu haben, die das deutsche Luftfahrtwesen auf eine so große und erfolgreiche Höhe gebracht haben, daß man ihnen nur gratulieren könne. Die Fertigstellung des „Graf Zeppelin" schließe nicht nur technische Probleme in sich, um so mehr sei das Verdienst der Nachfolger des Grafen Zeppelin hervorzuheben, die an ihrem Glauben der Zukunft der Luftfahrt festhielten.

Der „Graf Zeppelin" werde ohne Zweifel ein wichtiger Faktor in der Entwicklung zu einem ständigen Luftschiffverkehr sein.

Die Fahrt des „Graf Zeppelin".

Konstanz. (Funkspruch.) Das Luftschiff „Graf Zeppelin" hat um 8,10 Uhr die Stadt passiert. Sämtliche Kirchenglocken der Stadt läuteten ihm einen Abschiedsgruß. Dem über den Hafen Hinwegfliegenden winkten unzählige Personen begeistert zu.

„Graf Zeppelin" über Basel.

Basel. (Funkspruch.) Das Luftschiff „Graf Zeppelin" hat um 9,55 Uhr das Gebiet der Stadt Basel erreicht. Es wurde von einem Flugzeug des Baseler Flugplatzes, das ihm entgegengeflogen war, begrüßt. Die Baseler Bevölkerung jubelte dem Graf Zeppelin begeistert zu.

Graf Zeppelin über Schaffhausen und Waldshut.

Waldshut am Rhein. (Funkspruch.) Das Luftschiff „Graf Zeppelin" hat um 8,50 Uhr Schaffhausen passiert und um 9,07 Uhr die Stadt Waldshut überflogen. Auch hier läuteten die Kirchenglocken und die begeisterte Bevölkerung jubelte dem Luftschiff zu. Das Wetter war auf der Fahrt durch das Oberrheintal leicht neblig, doch kommt die Sonne mehr und mehr durch.

„Graf Zeppelin" über französischem Boden.

Basel. (Funkspruch.) Nachdem das Luftschiff „Graf Zeppelin" das Gebiet der Stadt Basel überflogen hatte, nahm es scharfen Kurs nach Westen der burgundischen Pforte zu, begleitet von 2 Flugzeugen des Baseler Flugplatzes. Um 9,40 Uhr befand es sich bereits über französischem Boden.

Belfort. (Funkspruch.) Das Luftschiff „Graf Zeppelin" überflog um 9,45 Uhr die Festung Belfort.

Der „Zeppelin" über dem Rhonetal.

Paris. (Funkspruch nachm. 3 Uhr.) Das Luftschiff „Graf Zeppelin" ist vom Militärflugplatz Lyon aus gesichtet worden. Es fliegt in Richtung Marseille.

Der Kurs des „Graf Zeppelin".

Paris. (Funkspruch.) Nach dem Passieren von Lyon hat der „Graf Zeppelin" den ursprünglich nach Süden gerichteten Kurs anscheinend gewechselt. Zurzeit steuert er westlich in die Gegend der Garonne. Er dürfte, wenn dieser Kurs, der eine Besserung der Wetterlage voraussetzt, weiterhin eingehalten wird, das Festland bereits südlich von Bordeaux verlassen.

•

„Graf Zeppelin" und die Wetterlage.

Friedrichshafen. (Funkspruch.) Vom Sonderberichterstatter des WTB. Auf der Funkstation der Werft laufen nur spärlich Nachrichten ein. Eine direkte Verbindung mit dem Schiff bestand bis etwa ½12 Uhr. Von da ab stand die Funkstation des Luftschiffes mit den französischen Wetterstationen auf dem Lande in Verbindung. Die Wettermeldungen sind gerade jetzt für die Festlegung des ersten Teiles der Route besonders wichtig. Nach den nach hier gemeldeten Nachrichten läßt sich sagen, daß an Bord alles wohl ist. Allerdings scheint die Wetterlage der Führung erheblich Sorge zu machen. Die kürzeste Route, der sogen. größte Kugelkreis, kann schon jetzt als ausgeschlossen gelten, weil diese Linie von einer ganzen Reihe von Tiefs besetzt ist. Es ist deshalb sicher, daß das Luftschiff einen Kurs wählt, der sehr viel weiter südlich geht, zumal über dem Mittelmeer und über dem Gebiet von Madeira ein Hoch steht. Diese Strecke würde zwar einen Umweg bedeuten, aber die Fahrt kann trotzdem schneller gehen, als weiter nördlich, weil das Hoch dem Schiff von Nutzen sein würde. Jedenfalls scheint sich die Andeutung von heute früh zu bewahrheiten, daß das Schiff unter Umständen den Kurs längs der afrikanischen Küste nehmen werde. Der „Graf Zeppelin" wird jedenfalls heute abend über dem offenen Ozean sein.

•

Funkverbindung der Schiffe des Norddeutschen Lloyd mit „Graf Zeppelin".

Bremen. (Funkspruch.) Auf die Nachricht vom Start des Luftschiffes Graf Zeppelin hat der Norddeutsche Lloyd seine, während der Flugzeit des Luftschiffes im Atlantischen Ozean befindlichen 12 Schiffe angewiesen, nach Möglichkeit Funkentelegraphische Verbindung mit dem Luftschiff aufzunehmen, ihm Position und Wettermeldungen zu geben und etwaige Nachrichten von Bord des Luftschiffes in die Heimat weiter zu leiten.