# Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift: Tageblatt Riesa. Fernruf Nr. 20. Postfach Nr. 32.

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.

№ 244. Mittwoch, 17. 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 20 mm breite, 1 mm hohe Grundschrift-Zeile (8 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 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 89. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittrich, Riesa.


## Deutschland und die Vereinigten Staaten von Amerika.

**Gedanken zur Landung des Grafen Zeppelin.**

Wenn auch die Reise des neuen und an sich leistungsfähigeren Luftschiffes „Graf Zeppelin" etwa 28 Stunden länger gedauert hat, als die des „Z. R. III", der genau auf den Tag vor vier Jahren auch zur Nachmittagszeit in Newyork-Lakehurst eintraf, so ist die Leistung des neuen Luftschiffes und seiner Besatzung doch höher zu bewerten. Das Luftschiff hat gezeigt, daß es auch unter ganz außerordentlich schwierigen Umständen, wie es der plötzliche Hereinbruch der Bö gewesen ist, Sicherheitsgewähr bietet und daß auch Beschädigungen, wie sie vorgekommen sind, nur vorübergehend die Manövrierfähigkeit beeinträchtigt haben. Zwei technische Hilfserrungenschaften sind es im wesentlichen gewesen, die den Erfolg der Ueberfahrt gebracht haben, das Blaugas, das die Mitnahme einer sehr großen Menge von Betriebsstoff als Sicherheitsrückhalt geboten hat und die Ausnutzung der funktechnischen Errungenschaften. Ohne diese Vervollkommnungen wäre, wie zahlreiche Beispiele der Vergangenheit ja bewiesen haben, zwar auch eine sehr große Leistung möglich gewesen, aber doch nur unter günstigen Umständen. Erst der Rückhalt des Betriebsstoffes und die ständige und sorgfältige Verbindung mit allen Wetterstationen über die Witterungslage hat die Erprobung des Luftschiffes unter schwierigsten Verhältnissen ermöglicht. Damit ist nicht gesagt, daß die Erfahrungen dieser Fahrt hinsichtlich weiterer technischer Vervollkommnungen in den Einzelheiten und noch größerer Stabilität gegenüber plötzlichen Wetterüberfällen ausgenutzt werden können. Man muß sich vergegenwärtigen, daß das Luftschiffwesen immer noch verhältnismäßig jung in seiner Entwicklung ist. Vergleiche mit den großen Ozeandampfern hinsichtlich der Sicherheit, Stabilität, vielleicht auch hinsichtlich der Schnelligkeit, können jetzt ebenso wenig gezogen werden, wie seinerzeit Vergleiche hinsichtlich des Wettbewerbes von Automobil und Eisenbahn. Das deutsche Volk wird auch in seinen berufenen Stellen die Lehre aus dieser Fahrt ziehen, daß mit stärkerer Unterstützung als bisher das Luftschiffwesen ausgestaltet werden muß, um den bereits scharf im Gange befindlichen Wettbewerb mit dem Auslande, besonders mit England, durchhalten zu können.

In ganz besonderem Maße nötigt die Ozeanüberquerung, die in der größten Luftschiffhalle der Vereinigten Staaten vorläufig endete, zu einer Betrachtung der Beziehungen zwischen Deutschland und Amerika, den beiden durch diese Fahrt verbundenen Ländern. Mit etwas gemischten Gefühlen hat man seinerzeit „Z. R. III" abfahren sehen. Handelte es sich damals doch um eine Tributleistung, die allerdings auch schon in einen Achtungserfolg umschlug und die Stimmung, die 1924 unter den Nachwirkungen der Kriegspsychose Deutschland gegenüber noch recht feindselig war, auflockerte. Inzwischen haben wir den alle Erwartungen übertreffenden Empfang der Bremenflieger mit erlebt. Jetzt entsendet das deutsche Volk ein freies Luftschiff über den Ozean, das es aus seinen Spargroschen mit erbauen half. Auch das Auslanddeutschtum hat ebenso wie Oesterreich zu diesem Bau beigesteuert und dadurch die enge Kultur- und Leistungsverbundenheit des Gesamtdeutschtums in aller Welt gezeigt. Eine vorsichtige und geschickte Politik, besonders seitens des bei einem Fliegerunglück auf so tragische Weise ums Leben gekommenen Botschafters, Freiherrn von Maltzahn, hat die Stimmungseindrücke zu vertiefen verstanden. Hinzukam, daß sich zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland eine ausgeprägte Interessensolidarität hinsichtlich der internationalen Friedenspolitik ergeben hat, wie sie besonders in der Stellungnahme Deutschland zum Kelloggpakt sich zeigte. Zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten bestehen keinerlei politische Gegensätze, wohl aber ein gemeinsames Interesse an der Schaffung eines wirklichen und ehrlichen Friedenszustandes in Europa und der ganzen Welt. Alle Ereignisse der letzten Zeit sind ebenso wie die Gesamtrichtung der Politik geeignet, eine wirkliche Annäherung der beiden großen und zukunftsreichen Völker zu begünstigen.

Man ist sich in Amerika selbst in den breiteren Massen noch viel zu wenig bewußt, welchen Anteil das Deutschtum in den Vereinigten Staaten an der Erschließung und Entwicklung sowie in der ruhmreichen Geschichte des Landes hat. Deutsche Einwanderer errichteten die ersten Spinnereien, chemischen Fabriken, Hochöfen, Glashütten usw. Der Erbauer der nördlichen Pacificbahn ist der in Speyer 1835 geborene Hilgard, der seinen Namen in Villard geändert hat. In den zahlreichen und blutigen Indianerkämpfen haben Tausende von Deutschen ihr Leben gelassen. In den Kämpfen um die Vorherrschaft zwischen England und Frankreich sowie im Unabhängigkeitskriege nahmen die Deutschen einen ganz besonderen Leistungsanteil. Geschlossene „deutsche Bataillone" waren damals aufgestellt. Der preußische General von Steuben war der Organisator des damals völlig zerfallenen amerikanischen Heeres. Ihm hat Washington, dessen Leibwache hauptsächlich aus Deutschen unter dem preußischen Major von Heer bestand, den Sieg zu verdanken. Ströme deutschen Blutes flossen in den kommenden Kriegen. Im Kampf der Nord- und Südstaaten stellten die Deutschstämmigen allein 216 000 Mann an Neueingewanderten. Eine große Anzahl deutscher Regimenter waren aufgestellt, allein 363 deutsch-amerikanische Generäle und Stabsoffiziere kämpften damals mit, unter ihnen Carl Schurz, Sigel und Osterhaus. Das deutsche Element hat damals den Sieg der Nordstaaten und damit die Einheit des neuen Amerika herbeigeführt. Allein in den Jahren 1821 bis 1900 sind über 5 Millionen Deutsche eingewandert. Blutsmäßig kann sich im Anteil das deutsche Element durchaus mit dem angelsächsischen vergleichen, wenn auch naturgemäß die Deutschen immer wieder in Sprache und Lebensart im reinen Amerikanertum aufgegangen sind. Heute noch kann man die Zahl der bewußten Stammesdeutschen in die Millionen rechnen. Beide Präsidentschaftskandidaten, Hoover (Huber) und Smith (Schmidt) sind deutscher Abkunft, wenn sie natürlich auch in keiner Weise mehr sich dessen bewußt sind. In Milwaukee weist das Telephonbuch zu etwa ¾ deutsche Namen auf. Starke deutsche Prozentsätze sind noch u. a. in St. Louis, Chicago, Philadelphia, Buffalo.

Es wäre nur zu wünschen, wenn auch der neue Zeppelinbesuch diese Tatsachen, die nur die Zuneigung der Völker verstärken können, wieder mehr als bisher auch drüben ins Gedächtnis zurückrufen würde. Große gemeinsame Aufgaben stehen Amerika und Deutschland bevor. Nicht umsonst hat Minister Dr. Stresemann kürzlich die Annäherung an Amerika als besonders wichtigen Erfolg seiner Außenpolitik bezeichnet.

# Die Sturmfahrt des „Graf Zeppelin".

## Gesamtstrecke der Amerikafahrt 12 000 Kilometer.

)( Friedrichshafen. Nach der hier eingegangenen offiziellen Meldung, ist die Landung des „Graf Zeppelin" um 23,29 Uhr mitteleuropäischer Zeit erfolgt. Inzwischen haben nun die leitenden Kreise des Luftschiffbaus einen Ueberblick gewonnen, wie das Schiff seine Sturmfahrt und seine Landung in so glänzender Weise durchführen konnte. Danach ergibt sich folgendes Bild:

Die Wetterlage war vor der Abfahrt des Schiffes am Mittwoch und Donnerstag so, daß auf dem Ozean bald sehr starke Tiefs lagen, die außerordentlich heftige Winde aus vorwiegend westlicher Richtung hervorriefen, so daß es auf dem normalen Kurs, also der direkten Linie zwischen Friedrichshafen und Lakehurst, unmöglich gewesen wäre zu fahren, weil die Windstärke zeitweise die Eigengeschwindigkeit des „Graf Zeppelin" übertroffen hätte. Der Kurs mußte daher so gelegt werden, daß das Schiff möglichst bald nach Süden über das Rhonetal ausbog und schließlich auf den südlichen Teil des Nordatlantik hinausging. Auch auf dieser Strecke über dem Mittelmeer waren zeitweise noch ungünstige Wetterverhältnisse, die allerdings das Schiff nicht wesentlich aufgehalten haben. Zwischen Gibraltar und Madeira traf das Schiff ein Hochdruckgebiet mit nordöstlichen Winden, so daß die Fahrtgeschwindigkeit mit 150 Stundenkilometern sehr gut war.

Am Sonnabend hatte der „Graf Zeppelin" bereits über die Hälfte der Strecke zurückgelegt und traf etwa unter dem 45. Grad westlicher Länge auf die Ausläufer des großen im Norden liegenden Tiefdruckgebietes. In diesen schweren Regengüssen und Böen trat die Beschädigung an der Bespannung der linken Flosse ein. Infolge Beschädigung mußte die Fahrtgeschwindigkeit heruntergesetzt werden. Das Schiff, das sonst wahrscheinlich Sonntag früh schon gelandet wäre, traf jetzt im Laufe des Sonntags auch noch auf starke Nordwestwinde, die sein Vorwärtskommen ebenfalls sehr behinderten, so daß sich die Führung entschloß, durch Ausbiegen nach Süden der schlechten Wetterzone zu entgehen. Während dieses Ausbiegens muß auch die Reparatur der Hülle wiederholt worden sein, vermutlich weil die erste Reparatur nicht haltbar genug gegen neue Böen erschien. Durch das Ausweichen nach Süden wurde das Luftschiff über die Bermudainseln geführt. Es fand günstigeres Wetter, mit dem es dann in westlicher Richtung mit zunehmender Fahrt an die Küste kam.

Da die Ankunft an der Küste nach amerikanischer Zeit auf den frühen Morgen fiel, hatte das Luftschiff Zeit genug, noch einen Umweg über Washington, Philadelphia und Newyork zu machen.

Die Durchführung der Fahrt bei einer so außerordentlich schwierigen Wetterlage, wie sie sonst nur in den ersten Wintervormonaten vorkommt, zeigt, welche Fähigkeiten das Luftschiff bei richtiger Führung für den Weltverkehr hat.

In den hiesigen Fachkreisen ist man voller Bewunderung über die glänzende Führung des „Graf Zeppelin" durch Dr. Eckener. Die während der Fahrt vorgenommenen Reparaturen beweisen, daß das Luftschiff, das während der Fahrt ganz auf sich selbst angewiesen war, einen hohen Sicherheitsgrad besitzt, weil es wie ein Seeschiff auch schwierige Havarien aus eigenen Mitteln beseitigen kann.

Nach den Ermittlungen, die hier bei der Werft angestellt worden sind, hat das Luftschiff einschließlich der durch das Wetter bedingten Umwege besonders vor der amerikanischen Ostküste eine Gesamtstrecke von etwa 12 000 Kilometern zurückgelegt.

•

### Die Flut der Glückwünsche.

)( Friedrichshafen. Bei der Werft liefen gestern den ganzen Tag Glückwunschtelegramme aus aller Welt und aus den verschiedensten Berufsschichten ein, die in begeisterten Worten die Tat des Luftschiffes „Graf Zeppelin" feiern.

•

### Minister Grzesinski über die Eindrücke seiner Fahrt mit Zeppelin.

Der preußische Innenminister Grzesinski, der als Vertreter der preußischen Regierung mit dabei war, erzählt über die Fahrt des „Graf Zeppelin":

Hervorgehoben kann werden, daß während der ganzen Dauer der langen Fahrt die Passagiere nicht einen Augenblick lang auch nur das geringste Gefühl der Beunruhigung empfanden, selbst nicht in dem Moment, als das Luftschiff bei dem Aufreißen des Bespannungsstoffes am horizontalen Ruder durch eine plötzlich auftretende Luftbö sich plötzlich mit der Spitze nach unten senkte und sich ganz kurz danach mit der Spitze himmelwärts richtete. Selbst in diesem Augenblick entstand unter den Reisenden keinerlei Panik; denn die Abweichung in der Nähe der Achsengondel von der horizontalen Richtung war trotz allem verhältnismäßig gering geblieben. Besonders zu rühmen ist die äußerste Ruhe, die das Schiff auch während des stärksten Windes und der heftigen Regenböen bewahrte. Seine Bewegungen zeigten im Gegensatz zu denen des Seedampfers auch in solcher Lage weder ein Rollen noch ein Stampfen, sondern das Schiff nahm seinen Weg, in dem es stets sanft und in horizontaler Position dahinglitt. Es ist unter den Passagieren

**kein einziger Luftkrank**

geworden. Die anderslautenden Gerüchte sind unzutreffend. Auch der Schlaf der Reisenden war ausgezeichnet, da jede Vibration, auch die kleinste Erschütterung der Schiffsgondel, fehlte. Außer dem starken Luftstoß, der das Höhensteuer beschädigt hatte, war auf der ganzen Fahrt kein Sturmwind imstande gewesen, das Luftschiff aus der Gleichgewichtslage herauszubringen. Abgesehen von gelegentlichen Regengüssen war das Wetter, durch das „Graf Zeppelin" infolge guter Navigation passierte, auf der Fahrt gut.

Grzesinski berichtet weiter: In Lakehurst traf das Luftschiff bei einer recht steifen Brise ein. Das riesige Luftschiff wurde am Landungsmast im Freien befestigt, da der starke Winddruck eine Ueberführung in die Halle nicht gestattete.

•

### Die ersten Stunden in Amerika.

**Reichskanzler Müller zur Ozeanüberquerung des „Graf Zeppelin".**

)( Berlin. Reichskanzler Müller übergab dem hiesigen Vertreter der Hearst-Presse aus Anlaß der Ozeanüberquerung des „Graf Zeppelin" folgende Kundgebung:

Die Kunde von der glücklichen Ueberquerung des Ozeans durch das deutsche Luftschiff „Graf Zeppelin" ruft im deutschen Volke größte Freude hervor. Mit ihr verbindet sich ein herzliches Gefühl des Dankes über das große Interesse und den begeisterten Empfang, der nach allen Kundgebungen dem Luftschiff in den Vereinigten Staaten bevorsteht. Der trotz aller Schwierigkeiten der Elemente durchgeführte Flug wird hoffentlich der erste Schritt zu einer regelmäßigen Verbindung zwischen unseren Kontinenten auf dem Luftwege sein und damit auch die jetzt herrschenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen Amerika und Deutschland immer enger und herzlicher gestalten. Die Händedrücke des Dr. Eckener bei seiner Landung auf amerikanischem Boden sind die des gesamten deutschen Volkes, das zusammen mit der großen amerikanischen Nation gewillt ist, für den Fortschritt der Menschheit und für die friedliche Zusammenarbeit mit den anderen Nationen zu arbeiten.

•

### Telegramm Dr. Eckeners an Coolidge.

Newyork. (Funkspruch.) Dr. Eckener sandte an Präsident Coolidge ein Telegramm, in dem er dem Präsidenten den Dank für seine Glückwünsche ausspricht und im Sinne des von Präsident Coolidge in seinem Glückwunsch geäußerten Gedanken ebenfalls der Hoffnung Ausdruck gibt, daß nunmehr eine neue Epoche des Transozeanverkehrs begonnen hat.

•

### Eckeners Dank an Hindenburg.

Berlin. (Funkspruch.) Dr. Eckener hat aus Newyork auf die Glückwünsche des Herrn Reichspräsidenten mit folgenden Telegramm geantwortet:

„Für gütige Worte der Anerkennung und die freundlichen Glückwünsche bitte ich, meinen herzlichen Dank entgegennehmen zu wollen. Eckener."