

# Riesfaer Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Verantwortl. Redakteur:  
Riesfaer  
Herausg. Nr. 22.  
Postfach Nr. 22.

Das Riesfaer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großenhain, des Amtsgerichts und der Anwaltschaft beim Amtsgericht Riesa, des Rates der Stadt Riesa, des Finanzamts Riesa und des Hauptzollamts Meissen befähigter bestimmter Blatt.

Verantwortl. Redakteur:  
Riesfaer  
Herausg. Nr. 22.  
Postfach Nr. 22.

Nr. 98.

Montag, 28. April 1930, abends.

83. Jahrg.

Das Riesfaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7,6 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Eintritts von Produktionsveränderungen, Erhöhungen der Papiere- und Materialpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabebetages 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 88 mm breite, 8 mm hohe Grundschreib-Zelle (6 Zeilen) 20 Gold-Pfennige; die 88 mm breite Zeilenzelle 100 Gold-Pfennige; zeitraubender und tabellarischer Satz 50%, Aufschlag, feste Tarife. Bemittelte Rabatt erhält, wenn der Beitrag verfallt, durch Frage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Kontuz gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesa. Achtstündige Unterhaltungsbeilage "Erzähler an der Elbe". — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Verlegerin oder der Besorgeranstalten — hat der Bezugsnehmer 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 Hoffmann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dietrich, Riesa.

## „Zeppelin über London.“

Ein Titel, der nach fünfzehn Jahren mit veränderter Bedeutung wiederkehrt. Damals —: Schlagzeilensymbol des Krieges. Heute —: eine Nachricht, die einen feierlichen Tag in der Geschichte der friedlichen, völkerverbindenden Luftfahrt ankündigt.

Was dazwischen liegt, ist mehr als anderthalb Jahrzehnte technischer Entwicklung, die aus einer Kriegswaffe ein Weltverkehrsmitel geschaffen haben. Es ist die physische Umstellung der Völker, in diesem Falle namentlich des englischen Volkes, von der „Kriegspsychose“ zur freudigen Beziehung freundschaftlicher Beziehungen, zur willigen Anerkennung der Leistungen — anderer.

Das ist ein ordentliches Stück Weges. Man muß bedenken, daß der deutsche Zeppelin im Weltkrieg nicht eine Waffe schlechthin war. Sondern ein Werkzeug, außerordentlich und bestimmt, das unangreifbare England ins Herz zu treffen. Die deutschen Militärärzte verbrachten anno vierzehn sich und dem Volke das Blaue vom Himmel, wenn von den Zeppelin die Rede war. Es erschienen damals Brochüren, in denen geschildert wurde, wie im Falle eines Krieges die deutschen Zeppeline London binnen Stunden in einen Trümmerhaufen verwandeln würden. England reagierte auf die Pläne: ängstlich und erbittert. Jeder Neubau eines Zeppelins war schon im Frieden eine englandfeindliche Handlung. Denn jedermann gab gerne zu, daß sie ihren Flug in erster Linie gegen London richten sollten. „Deutschland rüftet gegen uns — im tiefsten Frieden“... hieß es. Und der so gefürchtete Daß überstieg sich vom Luftschiff auf das deutsche Volk.

Der Kriegszeppelin war eine verfehlte Spekulation, die uns viel gekostet hat. Der Eindruck, den Luftanarisse im englischen Volk hinterlassen, wirkt selbst dann zermürbend, wenn der Sachverhalt nicht allzu groß ist, hieß es in den offiziellen Argumentationen auf deutscher Seite. Und man setzte für Zermürbung den Friedenswillen ein. In Wirklichkeit wurde das Gegenteil erreicht. Der Sachverhalt war gering. Die Verluste an Schiffen und Mannschaften waren unbedeutend. Und jeder über England abgeschossene Zeppelin steigerte die Kriegslust, den Willen zum Endkrieg. Der englische Bürger kam verhältnismäßig billig dazu, ein vom bösen Feind bedrängter unschuldiger Märtyrer zu sein, der diesen Feind um der Menschlichkeit willen ausrotten mußte. Dem englischen Flieger war die Bekämpfung des in der Luft nahezu wehrlosen Luftschiffes ein grimmiger Jagdsport, dem Volk die siegreiche Beendigung des Feldzuges eine nationale Angelegenheit. Von Zermürbung war keine Rede. Die Luftangriffe waren keine Mißhandlungen. Ungefahrlich, aber aufreizend. Sie hielten selbst in den bösen Zeiten des U-Boot-Krieges jene Kriegslust wach, die uns im schwerbedrängten Frankreich verhänglich, im immer noch sicheren Albanien als „Verstöße“ erschien. Der Feind ist unerschrocken, hieß es, er tötet mit seinen Bomben Frauen und Kinder. Und wenn es der englischen Kriegsmacht so leicht gelang, die gefährlichsten Luftschiffe unschädlich zu machen, dann konnte der Erfolg auf den Kriegszuständen auch nicht auf sich warten lassen. Es war nur eine Zeitfrage. Wirklich eine Zeitfrage...

Die Zeppeline waren damals schon — die Sachleute sind heute so weit, daß sie es gerne zugeben — für den Kriegszustand untauglich. Groß, langsam, wehrlos, leicht entzündbar, waren sie jedem einflussreichen Kampfflugzeug ein vollkommenes Opfer. Sie haben sich eigentlich nur im Aufklärungsdiens bewährt. Aber ihre Leistung auf langen Flügen, die keine Kampfhandlung mit sich brachten — man denke an den Afrikaflug des 2. — — wie schon damals auf ihre eigentliche Bestimmung hin, ein neuer Faktor im Weltverkehr zu werden.

Wenn England jetzt den erfolgreichsten aller Zeppeline, den „Graf Zeppelin“, unter Anteilnahme des ganzen Volkes herzlich begrüßt hat, so geschah das vielleicht auch aus dem sicheren Gefühl heraus, daß diese Zeppeline sich niemals wieder in Kriegsluftschiffe verwandeln können, daß sie gezwungenermaßen friedlich sind und friedlich bleiben müssen. Dieses Bewußtsein ist mehr wert als die schönste Versicherung. Mehr wert als das Ergebnis von Flottenkonferenzen, auf denen viel geredet und wenig getan wird: auch ein durch Verträge gebundenes Kriegschiff bleibt ein Kriegschiff; aber der Zeppelin ist und bleibt ein friedlicher Boten und wäre es selbst dann, wenn das Volk, das ihn entsendet, nicht zur Verdrängung gezwungen worden wäre.

Der Zeppelin über London“ beschließt also endgültig die Episode des Kriegsluftschiffes. Tatsächlich und im moralischen Sinne. Und ein intelligentes Volk, wie das englische, wird stets bereit sein, diesen geänderten Verhältnissen Rechnung zu tragen. Wir haben es am Sonnabend erlebt. Und wollen es den englischen Zeitkritikern gerne glauben, wenn sie die Sympathien, die Außerhalb dem Schiff galten, auf das ganze deutsche Volk übertragen, mit der gleichen Selbstverständlichkeit, mit der feinerzeit der Daß vom Kriegszeppelin auf das deutsche Volk übertragen wurde.

Aber wir sehen hier nicht nur das Ende einer Episode, sondern auch den Anfang einer neuen Entwicklung. Man beginnt in England einzusehen, daß der Weltverkehr nicht eine nationale Prestige-Angelegenheit sein kann. Wenn England seine Dominions mit seinen Luftschiffen leichter an sich fetten will, so ist das verständlich. Aber im Verkehr der Kontinente wird es keine englisch-deutsche Konkurrenz geben können. Das ist in London offen ausgedrückt worden und dabei wird es bleiben — müssen.

## „Graf Zeppelin“ von der Englandfahrt zurück.

Start zur Südamerikafahrt auf den 18. Mai festgelegt.

(1) Friedrichshafen, 27. April. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ trat heute früh um 4.40 Uhr über Friedrichshafen ein und kreuzte dann ungefähr 2 Stunden über dem Bodenseegebiet. Es landete bei leichtem Nebel um 6.42 Uhr glatt auf dem Wertigelfelde.

### Die Landung des „Graf Zeppelin“.

(1) Friedrichshafen, 27. April. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ besuchte, nachdem es gegen 4,5 Uhr über dem Heimatflughafen erschienen war, noch Borarlberg und das Sämtalgebiet. Die ursprünglich auf 7 Uhr angelegte Landung mußte wegen plötzlich auftretenden Bodennebels etwas früher erfolgen. Kurz nach 7 Uhr wurde das Luftschiff in die Halle verbracht. Unter den 20 Passagieren, die mit dem „Graf Zeppelin“ in Friedrichshafen eintrafen, befand sich der Direktor der englischen Zivilluftfahrt, Sir Serton Brander.

Die Kapitän Lehmann berichtet, wurde in England auf Wunsch des Herzogs von York das große Fußballstadion in Wembley überfliegen, wo, vor über 100.000 Zuschauern, gerade ein großes Entscheidungsspiel ausgetragen wurde. Spieler und Zuschauer brachten dem Luftschiff begeistert Ovationen dar. Insgesamt betrug die durchflogene Strecke etwa 2000 Kilometer.

Am Mittwoch findet die bereits gemeldete Passagierfahrt in die Schweiz statt. Der Beginn der Südamerikafahrt des „Graf Zeppelin“ ist nunmehr auf den 18. Mai festgelegt.

### Zur Englandfahrt des „Graf Zeppelin“.

Die Fahrt von der Küste nach London-Wembley.

(1) London. Nachdem der „Graf Zeppelin“ bei Brighton die englische Küste erreicht hatte, fuhr er in Richtung London weiter und erschien kurz vor 4 Uhr nachmittags über Chiswick, das er in sehr geringer Höhe mit direktem Kurs auf Wembley passierte, begleitet von sechs Flugzeugen. Um 8 Uhr 57 passierte das Luftschiff Acton und setzte, weiterhin sehr tief fliegend, seine Fahrt in westlicher Richtung fort. Richtig Menschenmengen in den Straßen der überfliegenen Distrikte beobachtet seinen Flug. Von Wembley aus fuhr das Luftschiff nach London und landete um 4 Uhr 14 über der City. Dann drehte es in südlicher Richtung und kreuzte die Themse, bevor es eine Schiffsfahrt über der St. Paul-Kathedrale machte, worauf es seinen Weg nach Cardington fortsetzte.

### Presse-Association berichtet über das Erscheinen des Luftschiffes in Wembley

noch folgendes: Zu Beginn der zweiten Hälfte des Fußballspiels erschien plötzlich, wie eine große silberne Zigarre aussehend, der „Graf Zeppelin“ über dem Stadion, begleitet von etwa 12 Flugzeugen. Als sich das Luftschiff, das das Stadion in verlangsamer Fahrt passierte, sich unmittelbar über den Köpfen der Spieler und Zuschauer befand, ging es tief herunter. Die Passagiere, die mit ihren Taschenuhren aus den Fenstern des Luftschiffes eifrig winkten, konnten deutlich gesehen werden. Auch der Name an der Vorderseite des Zeppelins war gut zu lesen. Die Größe des „Graf Zeppelin“ war so groß, daß sie fast das ganze Spielfeld bedeckte. Flagen flatterten aus dem Schiff, und als es die königliche Loge überflog, in der der König und der Herzog von York saßen, wurde sie begrüßt. Der König erwiderte den Gruß. Die Passagiere des Luftschiffes hatten Gelegenheit, einen aufregenden Moment des Spiels zu beobachten, da gerade, als sie sich über dem Platz befanden, die Arsenal-Mannschaft angriff und fast ein Tor erzielt hätte. Langsam fuhr der „Graf Zeppelin“ die volle Länge des Platzes von Tor zu Tor ab. Als er über den Türmen des Stadions verschwunden und das Summen seiner Motoren verstummt war, konzentrierte sich die Aufmerksamkeit der Spieler und Zuschauer von neuem auf das Spiel, die natürlich eine Zeitlang abgelenkt worden war, was einem Teil der Zuschauer, insbesondere den von Wembley, deren Mannschaft noch keinen Torerfolg zu verzeichnen hatte, zu protestierenden Rufen Veranlassung gegeben hatte.

### Landung und Wiederaufstieg zur Rückfahrt.

(1) London, 26. April. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ landete um 5 Uhr 15 nachmittags auf dem Flughafen Cardington. Nach dreierhalbstündigem Aufenthalt in der Halle um 8 Uhr 52 zur Rückfahrt wieder aufgestiegen. Dr. Eckener hat an Bord des Luftschiffes die Odetour nach Deutschland angetreten.

### Zum Empfang des Luftschiffes

hatte sich u. a. auch der deutsche Botschafter Gihamer in Begleitung des Legationssekretärs Feine in Cardington eingefunden. Das Luftschiff lag ruhig und fertig seine Bahn und kreiste in einer Höhe von etwa 500 Fuß über dem Landungsplatz, tauchte mit der Spitze, stellte sich wieder horizontal, tauchte abermals und mandorientierte, bis es etwa 200 Fuß vom Boden entfernt war. Als das Luftschiff von 200 britischen Fliegern und Hunderten von Arbeitlosen, die sich freiwillig zum Seilhalten gemeldet hatten, zu Boden geholt wurde, durchdrachen Tausende von Männern und Frauen, die am Rande des Landungsplatzes gestanden hatten, plötzlich die polizeiliche Sperre und härmten auf das Luftschiff zu. Die wenigen anwesenden Polizisten waren machtlos, und hätten nicht die britischen Flieger in aller Eile mit Seilen eine Notisbrücke errichtet, so wären zahlreiche Personen in ernste Gefahr gekommen.

Beim Landen wurde ein großes Paket mit Postkarten abgeworfen, die von der Menge eifrig aufgefangen wurden.

Als dann die große Tür der Vorderkabine geöffnet und aus ihr eine Aluminium-Sleiter heruntergelassen war, ging als erster der Kommandant des Luftschiffes, Kapitän Lehmann, von Bord. Er wurde von einer Anzahl von Freunden aufs herzlichste begrüßt, während die Menge in Beifallsrufe ausbrach. Der Kapitän äußerte sich über die Erlebnisse seiner Reise, die ausgezeichnet verliefen sei. Das Wetter sei zwar etwas dunstig, aber gut gewesen. „Wir fliegen“, sagte Kapitän Lehmann, „meistens etwa 1000 bis 1500 Fuß hoch und haben 1100 Kilometer in 10 Stunden zurückgelegt. Eines unserer interessantesten Erlebnisse war der Flug über Wembley, wo wir auf etwa 300 Fuß heruntergingen und über dem Boden zum Stillstand kamen.“ Der Flug über Wembley sei, wie der Kapitän ausdrücklich betonte, auf Einladung von britischer Seite erfolgt. Der Zeppelin habe zweimal London umkreist und dann in Cardington eine der besten Landungen gemacht, die er erlebt habe. „Wir sind“, schloß Kapitän Lehmann, „14 Minuten zu früh angekommen: das zeigt Ihnen, daß wir uns an unseren Fahrplan gehalten haben.“

An den Fenstern der großen Zeppelinkabine sah man die deutschen, englischen und anderen Passagiere, die den Flug mitgemacht hatten. Viele von ihnen machten photographische Aufnahmen von der Menge, die sich um das Luftschiff drängte. Aus der Kabine wurden Gepäckstücke und Handtaschen herausgereicht. Das Luftschiff schwang mit seinem langen zylindrischen silbernen Körper neben dem britischen Luftschiff Nr. 100, das an seinem Ankerort verankert war.

Für die Rückfahrt nahm das Luftschiff über ein Dutzend neuer Passagiere an Bord, darunter Sir Serton Brander, den Master of Seppia, den Kammerherrn des Herzogs von York, Campbell, sowie eine Dame. Das Kommando über das Luftschiff übernahm Dr. Eckener. Gerade als der „Zeppelin“ sich zu erheben im Begriff war, begann ein leichter Regen zu fallen. Dr. Eckener, der in der vorderen Kabine stand, gab den Befehl zum Locken der Taue, und die Hunderte von Männern, die das Schiff niederhielten, ließen die Taue langsam los. Das Luftschiff stieg sofort in die Höhe. In majestätischem Aufstiege überflog „Graf Zeppelin“ die Hauptstadt. Die Straßen im Osten Londons waren von Tausenden von Menschen erfüllt, als das Luftschiff die Kathedrale von St. Paul umkreiste und dann die Themse überflog. Es folgte dem Laufe des Flusses bis zum Parlamentsgebäude und kreiste dann abermals über der City. Ein das Luftschiff begleitendes Flugzeug sah an der Seite des großen silbernen Riesens wie eine Nixe aus. Die Buchstaben und Zahlen sowie der Name „Graf Zeppelin“ an der Spitze des Luftschiffes waren von den Menschen auf den Dächern leicht zu erkennen.

„Graf Zeppelin“ nahm dann Kurs auf die Küste und verschwand schließlich in den grauen Wolken des Abendhimmels.

### Der Eindruck des „Graf Zeppelin“ auf Paris.

(1) Paris. Die Schiffsfahrt des „Graf Zeppelin“ über Paris wurde von der Pariser Bevölkerung mit großem Interesse verfolgt. Auch die Abendblätter würdigen das Ereignis in längeren Berichten. Ihre sachliche Einstellung wird lediglich von wenigen rechtshetzerischen Blättern nicht geteilt. So kann es die Liberté nicht unterlassen, auch bei dieser reinen Luftverkehrsangelegenheit mit einem gewissen Ingrimm die Zeit des Weltkrieges ins Gedächtnis zurückzurufen. Indem sie das Luftschiff als Verkehrsmittel dem Luftschiff als Kriegswaffe gleichsetzt, gibt sie ihrem Bericht die Ueberschrift: „Diesmal hat das Luftschiff anstatt Bomben nur einen Postfach abgeworfen.“

Auch der Bericht des Intendant, der in der staubgrauen Farbe des „Graf Zeppelin“ wieder das schlimme Feldgrau der Kriegsmaschinen zu erblicken vermeint, bewegt sich in denselben Gedankengängen.