

Zum Untergang des größten Luftschiffes der Welt

Die genaue Unglücksursache steht noch nicht fest, da die bisher vorliegenden Meldungen einander widersprechen. Nach einer Darstellung soll von dem heftigen Sturm das Höhenruder fortgerissen, bald darauf sollen zwei Gaszellen zertrümmert worden sein. Eine zweite Meldung berichtet über einen Bruch des Gerüsts infolge eines Konstruktionsfehlers, und schließlich soll beobachtet worden sein, daß sich an Bord des Luftschiffes nachts gegen 2 Uhr eine heftige Explosion ereignet habe.

Nach den amerikanischen Darstellungen hatte der Luftrieser schon beim Start mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Die „Macon“ hatte ihren Heimathafen Sunny Vale in Kalifornien am Montag frühmorgens um 7 Uhr verlassen, um an Flottenmanövern teilzunehmen. Fachleute sollen schon damals bei Beobachtung der Startmanöver festgestellt haben, daß etwas nicht in Ordnung war. Später wurde die „Macon“ in der Nähe der Insel Anacapa mit Schwierigkeiten kämpfend beobachtet. Das Schiff wechselte fortgesetzt die Höhe und suchte offenbar vergeblich, den Kurs zu halten. Der Luftkreuzer wurde schließlich nordwärts abgetrieben und nun wieder auf nördlichem Kurs, nahe dem Santa-Barbara-Kanal erblickt. Der Leuchtturmwärter von Point Sur meldet, daß die „Macon“ am Dienstagabend in rasender Fahrt schwer mit dem Sturme kämpfend von ihm gesichtet worden, schließlich aber hinter einer Nebelbank verschwunden sei. Das Luftschiff sei sehr niedrig geflogen, und man habe deutlich beobachten können, wie verschiedene Gegenstände ins Meer geworfen worden seien.

Die ersten SOS-Rufe

Der Luftkreuzer gab nachmittags um 15.15 Uhr amerikanischer Zeit die ersten Notrufe. Sie lauteten: „Wir sind von schwerem Unfall betroffen. Das Schiff fällt fortwährend. Sobald es auf das Meer niedergegangen ist, werden wir es aufgeben.“ Auf Befehl des Kommandierenden der amerikanischen Flotte hin, nahmen sämtliche in der Nähe befindlichen Kriegsschiffe Kurs auf die Unglücksstelle. Präsident Roosevelt traf persönlich Anweisungen zur Bergung und Rettung der Mannschaften des Schiffes. Ein zweiter Notruf des Kommandanten der „Macon“, Wilen, lautete kurz: „Das Schiff fällt rasend.“

Als nach schnellem Sturz die „Macon“ mit dem Heck zuerst auf dem Wasser aufschlug, befand sich das Flaggschiff „Pennsylvania“ vier Meilen von der Unglücksstelle entfernt. Sofort wurde das Rettungswort aufgenommen. Der Oberkommandierende der Flotte sandte folgenden Funkpruch aus: „Die Besatzung der „Macon“ gab das Luftschiff nach schwerer Havarie 20 Meilen entfernt von Point Sur auf. Wir alle stehen der Besatzung bei und tun alles nur menschenmögliche, um die Kameraden zu retten. Die Bergungsarbeiten werden durch starken Seegang, sowie durch unaufhörlichen Regen und dichten Nebel erschwert.“

Kurz darauf wurde über das Bergungswort von den versammelten Kriegsschiffen gemeldet, daß sieben Rettungsboote mit den Ueberlebenden in Sicherheit seien. Die beiden Opfer sind der Erste Radiotechniker, der aus etwa 40 Metern Höhe vom Luftschiff ins Meer sprang und unterging, sowie ein Kadett, der zuletzt in der Nähe der Gaszelle Nr. 9 gesichtet wurde, die auseinanderplatzte.

Der Ablauf der Katastrophe

Der gerettete Kommandant Wilen gab von Bord des Kreuzers „Richmond“ folgende Darstellung über die Katastrophe: „Wir befanden uns auf der Höhe von Point Sur, machten ungefähr 63 Knoten Fahrt und befanden uns in einer Höhe von 1250 Fuß. Das Wetter war stürmisch und der Wind sehr böig. Ungefähr um 17.18 Uhr erhielt ich auf der Brücke Meldung von einem schweren Unfall achtern. Ich dachte, das Höhenruder sei fortgerissen, denn plötzlich bockte das Schiff heftig und ging dann mit dem Bug dauernd schnell auf und nieder. Ich befahl, sofort sämtliche an Bord befindlichen Wasserballast und sonstige im Notfall überflüssigen schweren Gegenstände über Bord zu werfen. Sogar die Brennstoffvorräte wurden dabei über Bord geworfen. Die nächste Schreckensmeldung erhielt ich wieder von achtern.“

Ein Mann der Besatzung kam atemlos auf die Brücke gelaufen, obwohl er hätte telefonieren können, und berichtete, daß die Gaszelle Nr. 1 aufgeplatzt und völlig unbrauchbar geworden war. Das Heck des Riesenschiffes begann nun heftig zu zittern. Bald darauf traf die dritte Warnmeldung

ein: Gaszelle Nr. 2 ebenfalls zertrümmert? Ich versuchte, das Schiff zu den in der Nähe stehenden Kreuzern und Schlachtschiffen zu lenken, konnte aber die Wasseroberfläche nicht sehen, und außerdem war der Luftkreuzer manövrierunfähig.

Ich entschloß mich, nach Abgeben von SOS-Signalen den Befehl zu geben, in die Boote zu gehen. Erst kurz vor dem Aufprall sah ich überhaupt das Meer unter mir. Das Luftschiff ging mit dem Heck zuerst auf das Wasser. Inzwischen waren die Gummirettungsboote aufgeblasen worden, und die Mannschaft hatte sich mit Rettungsgürteln versehen. Alles ging mit größter Disziplin und Ruhe vor sich, und kurze Zeit darauf wurden wir schon von den schnell herandampfenden Kreuzern an Bord genommen. Ungefähr 100 Meter von dem Bruch entfernt, blühte ich mich noch einmal um. Unser stolzes Luftschiff sank schnell, und war nach wenigen Minuten völlig in den Fluten verschwunden.“ Wilen erklärt, daß ihm die eigentliche Ursache der Katastrophe bisher unerklärlich sei.

Eine Fehlkonstruktion

Das Riesenschiff „Macon“ ist von den Fachleuten nie als vollwertig angesehen worden. Seiner Abnahme durch die Militärbehörden gingen schwierige Verhandlungen und Versuche voraus. Durch eine fehlerhafte Konstruktion wies das Schiff, als es abgenommen werden sollte, ein Uebergewicht von 2 Prozent auf. Später wurde es umgebaut. Für seine Tauglichkeit verbürgte sich damals der Kapitänleutnant und spätere Kommandant des Luftkreuzers, Wilen, der sich auch an Bord der verunglückten Luftschiffe „Shenandoah“ und „Acon“ befunden hatte. Nun ist er zum dritten Male gerettet worden.

Das Unglücksschiff war im Jahre 1933 auf der Goodyear-Werft in Akron erbaut worden. Es hatte 208 000 Kubikmeter Inhalt, eine Länge von 235 Metern, einen Durchmesser von 40,50 Metern und eine Höhe von 44,70 Metern. Die „Macon“ war mit einer großen Funktion, Einrichtung für Bildtelegraphie ausgerüstet. Die Bewaffnung bestand aus 16 Maschinengewehren sowie aus fünf Kampflugzeugen, die in einem Sonderraum untergebracht waren und von einem Trapez aus, das heruntergewunden wurde, starteten.

Vor wenigen Tagen hatte die Luftfahrt-Kommission dem amerikanischen Kongress einen Bericht unterbreitet, in dem der Bau neuer Luftschiffe gefordert wurde. Bei dieser Gelegenheit wurde auch auf die Unglücksfahrten, die die amerikanische Marine bis dahin betreiben hatten, Bezug genommen und ausdrücklich erklärt, daß der größte Teil der Unglücksfälle in der Luftfahrt auf mangelhafte Ausbildung des Fahrpersonals zurückzuführen sei. Vorbildlich während des Weltkrieges sei die Ausbildung der deutschen Luftschiff-Führer gewesen. Auch im Frieden haben die deutschen Verkehrs-Luftschiffe unter der Leitung Dr. Eckners und seiner Friedrichshafener Belegschaft sich ausgezeichnet bewährt.

Amerika stellt den Luftschiffbau ein

Die Flüge des neuen deutschen Zeppelin sollen abgewartet werden

Der Untergang des Luftschiffes „Macon“ hat in den Vereinigten Staaten tiefste Erschütterung hervorgerufen und die Zweifel an der Brauchbarkeit der starren Luftschiffe wieder einmal verstärkt.

Präsident Roosevelt hat bestimmt, daß vorläufig kein Ersatzbau in Auftrag gegeben werden soll. Er wies darauf hin, daß man für das gleiche Geld etwa fünfzig Flugzeuge für weite Erkundungsfüge bauen könne. Man tue daher besser daran, auf weitere Versuche mit Luftschiffen zu verzichten.

Mit Interesse sehe man in Amerika den Flügen Dr. Eckners mit dem neuen Zeppelin im kommenden Sommer entgegen. Die amerikanische Marineleitung werde Dr. Eckner jede Unterstützung gewähren, denn von seinen Flügen werde man viel lernen können und ein verlässliches Bild davon erhalten, ob die Wiederaufnahme des Luftschiffbetriebs in Amerika zu empfehlen sei.

Man dürfe nicht vergessen, so betonte Roosevelt in einer Pressekonferenz, daß die „Macon“ vier Tage hintereinander in der Luft gewesen sei, bevor das Unglück sich ereignete und daß andere Länder ebenfalls viel Beachtung ihren Luftschiffen gehabt hätten. Man dürfe schließlich nicht vergessen, daß die Luftschiffe im Kriegsfall bestimmte, sehr wichtige Aufträge zu erfüllen hätten. Das letzte Wort über das

Schicksal der Luftschiffe sei sicher noch nicht gesprochen, nur halte es die Regierung angeht, daß das tragische Unglück der „Macon“ für richtiger, zunächst weitere Versuche Dr. Eckners abzuwarten.

Die genaue Ursache der Katastrophe des Marine-Luftschiffes „Macon“ wird zwar erst bekannt werden, wenn die Untersuchung durchgeführt ist. Man neigt aber schon jetzt zu der Ansicht, daß in dem böigen Wetter plötzlich ein oder zwei von den Gaszellen geplatzt sind. Der Kommandant der „Macon“ berichtete, daß das Luftschiff, das im Augenblick des Unglücks mit einer Geschwindigkeit von 115 Stundenkilometer flog, ganz plötzlich am Heck zuammengebrochen sei. Nach dem Niedergehen auf das Wasser ist das Luftschiff sofort untergegangen. Da es anscheinend völlig zerstört ist, wird das Marineamt auf den Versuch einer Bergung verzichtet. Nach den beiden vermißten Besatzungsmitgliedern haben mehrere Kreuzer vergeblich gesucht, so daß angenommen werden muß, daß sie nicht mehr am Leben sind.

Der Kommandant berichtet

Der Kommandant des verunglückten Luftschiffes, Wilen, hat folgende Meldung an das Flottendepartement in Washington gefandt:

„Auf Höhe von Point Sur, Kurs Nord, Standardgeschwindigkeit 63 Knoten, Höhe 1250 Fuß, Luft böig, erkläre ich eine Panne am Heck. Ich glaube, daß die Höhensteuerkontrolle fortgerissen war. Das Schiff neigte sich mit dem Bug nach oben und stieg rasch. Ich befahl, allen Ballast und Brennstoff fallen zu lassen, und die Tanks ließen achtern vom Mittelschiff. Ich erhielt dann die Mitteilung, daß die Gaszelle Nr. 1 unter der Schwanzflosse verloren ist, daß das Heck auseinanderfällt und schließlich, daß auch Gaszelle Nr. 2 verloren ist. Ich versuchte, das Schiff in der Nähe der Kreuzer auf der Höhe von Point Sur zu wassern, aber ich konnte die Oberfläche erst kurz vor der Wasseroberfläche zu sehen. Das Schiff landete mit dem Heck zuerst, ohne Geschwindigkeit zu besitzen. Alle Mannschaften begaben sich zu den Gummirettungsboots, und wie ich sah, das Schiff schließlich sinken. Die Disziplin war ausgezeichnet. Alle Mannschaften hatten bei dem Alarm Zeit, Rettungsjacken anzulegen.“

Minderwertige Rohstoffe die Unglücksursache?

Großes Aufsehen erregte in Washington eine Meldung aus Hartford im Staat Connecticut, wonach Karl Krueger, der Chefingenieur der Goodyear-Zeppelin-Comp., am Dienstag kurz vor dem „Macon“-Unglück gelegentlich einer Gerichtsverhandlung erklärt haben soll, daß die beim Bau der „Macon“ verwandten amerikanischen Rohstoffe nicht die von den deutschen Konstrukteuren im Jahr 1928 festgelegte Güte gehabt hätten.

Die Unglückssterie

Die Marine der Vereinigten Staaten hat eine Reihe von schweren Unglücksfällen ihrer Luftschiffe zu beklagen. Die Serie der Katastrophen begann mit dem Verlust der „Shenandoah“, die auf einem Ueberlandflug am 3. September 1925 über der Stadt Cumberland im Staate Ohio in einen Wirbelsturm geriet und völlig zerstört wurde. Von der 35 Mann starken Besatzung erlitten 14 ihren Verwundungen oder wurden auf der Stelle getötet. Das Schiff wurde in 3000 Meter Höhe von einem Wirbelsturm erfaßt, wodurch sofort zwei Motoren außer Tätigkeit gesetzt wurden. Der Sturm trieb das steuerlos gewordene Luftschiff gegen einen Waldbrand, wo es beim Absturz zerschmetterte.

Das zweite, weit größere Unglück traf vor zwei Jahren, am 2. April 1933, die von den Goodyear-Werften erbaute „Akron“. Ebenso wie die „Shenandoah“ traf die „Akron“ ihr Schicksal in den frühen Morgenstunden. Eine halbe Stunde nach Mitternacht geriet der Luftrieser, der eine Küstenfahrt unternommen hatte, über dem Atlantischen Ozean in ein schweres Gewitter. Das Schiff wurde aus seiner Höhe von Gewitterböen und schweren Regenfällen heruntergedrückt und völlig manövrierunfähig. Als es sich auf 500 Meter Höhe befand, stürzte es ab und zerschellte beim Aufprall auf das Meer. Der deutsche Landdampfer „Thöbus“, der sich auf dem Wege von New York nach Tampico in Mexiko befand, rettete einen Teil der Ueberlebenden. 74 Opfer jedoch forderte diese schwere Katastrophe.

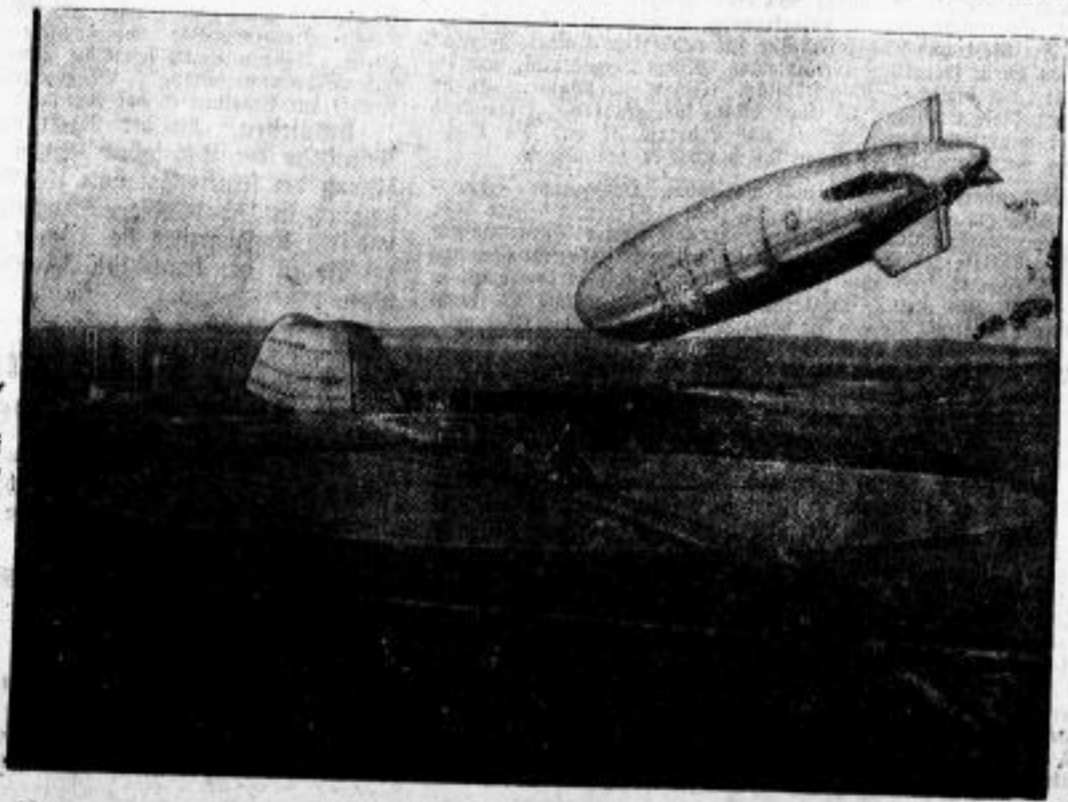
Nun vernimmt das bestürzte amerikanische Volk die Schreckensstunde vom Ende der „Macon“.

Merlei Neuigkeiten

Eine schwere Bluttat ereignete sich in Lübben im Spreewald. Vermutlich in geistiger Umnachtung versuchte der 50 Jahre alte Otto Bresse, seinen 31 Jahre alten Sohn und dessen Schwägerin, die dem jungen Ehepaar wegen Ertränkung seiner Frau die Wirtshaus fährte, mit einem Beil zu erschlagen. Das Fräulein wurde an Kopf und Brust schwer verletzt und in bewußtlosem Zustande ins Krankenhaus gebracht. Seinem Sohn brachte er schwere Verletzungen am Arm bei, so daß auch er Aufnahme im Krankenhaus finden mußte. Nach der Tat begab sich Bresse in sein Zimmer und verletzte sich dort mit einem Messer am Hals so schwer, daß er nach kurzer Zeit starb.

Ein neues Opfer des Stavisky-Scandals. Der Stavisky-Scandal hat jetzt in Paris wieder ein Opfer gefordert. Eine der gefeiertesten Bellestien des Schwindlers, die unter dem Namen „Die Frau mit den Diamanten“ bekannt war, hat sich im tiefsten Elend das Leben genommen. Die Frau hatte Stavisky schon 1906 kennengelernt und war bis zu seinem Tode in enger Verbindung mit ihm geblieben. Da ihr mit dem Ableben Staviskys jede finanzielle Hilfe fehlte, hat sie es vorgezogen, aus dem Leben zu scheiden.

Deutscher Dampfer gestrandet. Der deutsche Dampfer „Martha Heinrich Fischer“ aus Emden (4600 Tonnen groß) ist in der Nacht während eines Sturmes auf der Höhe des Einganges zum Drontheim-Fjord auf Grund gelaufen. Drahtlose Hilferufe wurden von den Küstenstationen aufgefangen, worauf sich zwei Rettungsdampfer von Trondheim und Roerovik aus zur Unfallstelle auf den Weg machten, denen es gelang, die Besatzung von 32 Mann zu bergen. Das Schiff gilt als verloren.



Riesenschiff „Macon“ verunglückt. Das größte Luftschiff der Welt, der 235 Meter lange amerikanische Luftkreuzer „Macon“, ist in der Nähe von Point Sur an der Küste des Stillen Ozeans verunglückt. Unser Bild zeigt das Riesenschiff auf seinem Heimathafen in Sunnyvale in Kalifornien. (Deutsches Nachrichten-Büro.)

Zor
Coarbo
Forbach geb
Es häufen s
„Prominenz
die „Forbach
sichem Wür
appern, das
unsere Fron
Produktion st
für eine
jene, die h
dießigen arm
ger und all
Mensch wie
Schaumfisch
aber unsere
und sich das
unsere Kofte

Si
London,
stet am M
Streckfalls g
ob eines der
habe. Nach
in Rom sei
ben, daß im
fälle, bei de
land und M
Italien aus
men zwei B
fart worden
nische Str
Regierung s

Am 1
der königlic
Augen, der
Colonien g
Die L
bismarckisc
in der Sü
in Afrika.
das Hambu
u. Sohn, g
genommen
nenbedürf
durch das
Johann
tische Firm
sch früh in
den bereits
und Walpa
rien auf d
(Samoa).
tromelen u
briden, Gif
standen Ri
und damit
entwickelte
Agenturen
blühende Pa
palmen, Ra
sch ebenfo
Die Fi
plänen dur
damit erfol
das Haus g
auch nach-