Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für die Landwirtschaft, für Bürgertum, Beamte, Angestellte u. Arbeiter.

Das „Wilsdruffer Tageblatt" erscheint an allen Werktagen nachmittags 5 Uhr. Bezugspreis: Bei Abholung in der Geschäftsstelle und den Ausgabestellen 2 RM., im Monat, bei Zustellung durch die Boten 2,30 RM., bei Postbestellung 2 RM. zuzüglich Abtragegebühr. Einzelnummern 10 Rpfg. Alle Postanstalten Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend Postboten und unsere Austräger und Geschäftsstellen nehmen zu jeder Zeit Bestellungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt, Krieg oder sonstiger Betriebsstörungen besteht kein Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Kürzung des Bezugspreises. — Rücksendung eingesandter Schriftstücke erfolgt nur, wenn Porto beiliegt.

Anzeigenpreis: die 8gespaltene Raumzeile 20 Rpfg., die 4gespaltene Zeile der amtlichen Bekanntmachungen 40 Reichspfennig, die 3gespaltene Reklamezeile im textlichen Teile 1 Reichsmark. Nachweisungsgebühr 20 Reichspfennige. Vorgeschriebene Erscheinungstage und Platzvorschriften werden nach Möglichkeit berücksichtigt. Anzeigenannahme bis vorm. 10 Uhr. Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6 Für die Richtigkeit der durch Fernruf übermittelten Anzeigen übernehmen wir keine Garantie. Jeder Rabattanspruch erlischt, wenn der Betrag durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Anzeigen nehmen alle Vermittlungsstellen entgegen.

Das Wilsdruffer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meißen, des Amtsgerichts und des Stadtrats zu Wilsdruff, des Forstrentamts Tharandt und des Finanzamts Nossen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Nr. 233. — 87 Jahrgang | Telegr.-Adr.: „Amtsblatt" | Wilsdruff-Dresden | Postscheck: Dresden 2640 | Donnerstag, den 4. Oktober 1928

Es hat geklappt.

Es hat tadellos geklappt — und wenn wir Deutsche hochmütig wären, dann würden wir hinzusetzen: selbstverständlich. Und wenn wir ganz hochmütig wären, dann würden wir sagen: das hat niemand anders erwartet!

Recht darauf, als Deutscher auf das Werk eines Deutschen mehr als stolz zu sein, hätte man ja. Nach dem Kriege nahmen uns die Gegner die Zeppeline, sie mußten für sie sogar neu gebaut werden. Aber es ruhte kein Segen darauf. Einst, als die spanische Armada beim Angriff auf Englands Küsten durch Stürme zerstreut und zerstört wurde, da ließ die englische Königin Elisabeth eine Denkmünze prägen mit der Aufschrift: Gott blies und sie zerstoben in alle Winde. Fahrlässige Unfähigkeit beförderte den an Frankreich abgelieferten Zeppelin mit 50 Menschen in die tödliche Tiefe. Was nach England und Italien kam, ist verrostet und verrottet. Dem Vorgänger des jüngsten Kindes der Zeppelinwerft, dem in der Reihe der Zeppeline die Nummer 126 gegeben wurde und den Dr. Eckener nach Amerika lenkte, ist auch kein sehr zuhbringendes Leben beschieden. Sein Kapitän machte jetzt die Fahrten des „Graf Zeppelin" mit. Es ruht kein Segen auf diesem Zwangsgebot und ebensowenig wie einst die Franzosen den bei Nancy niedergegangenen Zeppelin nachmachen konnten trotz eifrigsten Studiums, gelingt es den Nutznießern der Versailler Bestimmungen, mit dem Werk des Grafen Zeppelin fertig zu werden.

*

Es hat tadellos geklappt — trotz der Mißgunst des Gottes der Wolken und der Winde. Das Luftschiff zog an der Grenze des besetzten Gebietes entlang, sorgfältig überflüssige Bestimmungen achtend. Ein französischer Militärflieger — die Franzosen sind nun einmal überaus geschmackvolle Leute — umkreiste ihn über unbesetztem Gebiet. Es war ja heute gefahrlos; vor zehn, zwölf Jahren hätte er es kaum gewagt. Da saßen sie in den Kellern, wenn die „Zeps" über Paris kreisten. Als „L. Z. 126" nach Amerika zog, da überflog er nach dem Krieg zum erstenmal wieder französisches Gebiet und es fehlte nicht an hämischen Bemerkungen. Vielleicht sagt jetzt Briand, daß Deutschland mit dem neuen Zeppelin seine Kriegsrüstung verstärkt hat!

*

Auch über England erschien wieder — seit dem 12. April 1918 — ein Zeppelin, aber nicht mehr von dem Gebrüll der Abwehrkanonen und den Angriffen der Flieger empfangen wie damals. Die Zeppeline zerstörten den Ruf von Englands Unangreifbarkeit. Ebenso wie die deutschen Schiffe vor Yarmouth und Lowestoft an der Küste Ostenglands. Nachtfahrt über England — aber die Sirenen heulen nicht mehr Alarm, nicht mehr erlöschen alle Lichter aus Angst vor den „flying huns", den „fliegenden Hunnen". Und oben im „Graf Zeppelin" sitzt der Kommandeur von „L. 15", der einst, auf Kriegsfahrt gegen England, abgeschossen wurde, aber aufgefischt werden konnte, nicht das Schicksal des „L. 19", das „Baralong"-Schicksal erlitt.

Vorbei. Jetzt fährt „Graf Zeppelin" die Friedensfahrt, donnern seine Motoren nicht mehr ein Kriegslied, wurde gerade, was hoch oben in der Luft aufeinander losstieß, zum stärksten Werkzeug internationaler Verbindungen: Luftschiff und Flugzeug. Und in friedlichem Wettstreit ringen die Nationen um die Palme des Erfolgs.

*

Und dann geht es zurück nach Deutschland. Über Schleswig, wo Dr. Eckener seine Geburtsstadt Flensburg grüßt und damit die deutsche Nordmark. Über Bremen hinweg, dessen Namen die so erfolgreiche „Konkurrenz" trägt. Dann quer über Deutschland in den Heimathafen zurück.

Er kann die Millionen grüßen, die ihm von unten her zujubelten, kann aber auch die funkentelegraphischen Grüße empfangen, die man hinaussandte. Er schwebt in der Luft und bleibt doch in ständigem Sprechverkehr mit der Erde. Aber vergebens harrt Ostdeutschland, harrt vor allem Ostpreußen auf das Erscheinen des Zeppelin. Die Enttäuschung ist nun natürlich groß und berechtigt. Gerade dort bedarf man ja dieser nationalen Herzstärkung, die der Anblick des stolzen „L. Z. 127" bedeutet. Um so größer ist das Bedauern, weil ja ein Abstecher nach Königsberg angekündigt war.

Es hat nicht sollen sein, eine neue Brücke über den Polnischen Korridor hinweg blieb vorläufig noch ungeschlagen. Vorbei ist diese Probefahrt, die zur Triumphfahrt wurde, über Deutschland hinweg, aber auch über Holland und England. Hoch droben sangen die Motoren das Lied von deutschem Vorwärtsstreben. Von deutscher Arbeit und von deutschem Aufwärts der Sonne entgegen.

Es hat tadellos geklappt.

*

Nach der großen Fernfahrt.

Friedrichshafen, 3. Oktober. Nachdem das Luftschiff wieder in die Halle eingebracht worden war, verließen die Passagiere die Kabinen und begaben sich in ihre Hotels. Frau von Nardorff gab zu Ehren Dr. Eckeners am Mittwoch abend im Kurgartenhotel ein Essen, an dem fast sämtliche Teilnehmer der Fahrt teilnahmen.

Die Triumphfahrt des „Graf Zeppelin"

Vom Bodensee zum Bodensee.

Nach 36 Stunden glatt gelandet.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin" hat seine Probefahrt für die Amerikareise beendet. Es ist, nachdem es sich etwa 36 Stunden in der Luft aufgehalten un. Holland, England und einen großen Teil Deutschlands besucht hatte, am Mittwoch abend ½6 Uhr in Friedrichshafen glatt gelandet, nachdem es längere Zeit über der Stadt gekreuzt hatte.

Die Stadt Friedrichshafen war am Mittwoch noch überfüllter als sonst. Alle Hotels waren dicht besetzt, selbst von weither waren Leute gekommen, um sich das interessante Schauspiel der Landung aus der Nähe anzusehen. Der Platz vor der Werft war von einer großen Menschenmenge umsäumt.

Über die letzten Fahrtetappen des Luftschiffes wird im einzelnen folgendes berichtet:

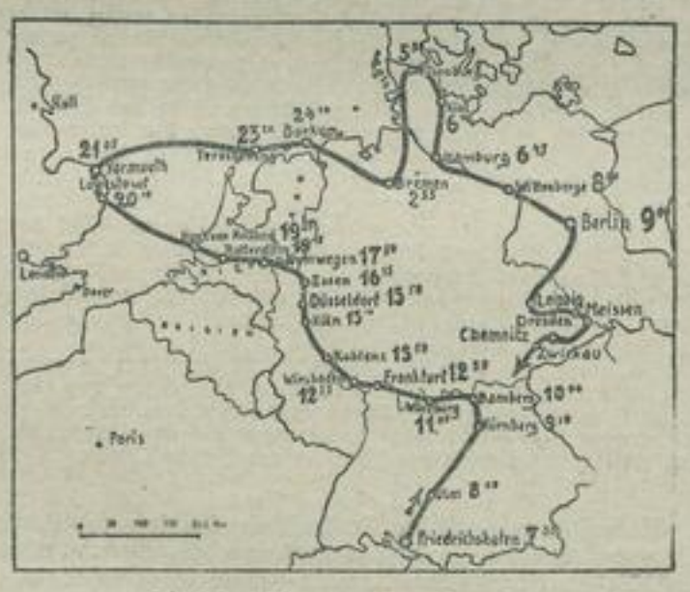
Nachdem das Luftschiff „Graf Zeppelin" am Dienstag abend die holländische Grenze überflogen hatte, kreuzte es auf seiner Fahrt nach Rotterdam über Doorn. Der frühere Kaiser und seine Familie beobachteten den Flug mit großem Interesse und winkten dem Luftkreuzer zu. Von Rotterdam aus nahm das Luftschiff Kurs nach Nordwesten und steuerte

über die Nordsee auf die englische Küste zu,

die es bei Suffolk erreichte. Die strahlende Beleuchtung des Schiffes und der Lärm der Maschinen brachte die Bevölkerung rasch auf die Straßen. Der Zeppelin flog dann über Yarmouth, gab aber keine Signale und war nach 2—3 Minuten der Sicht entschwunden. Das riesige Luftschiff, das von vorn bis hinten erleuchtet war, bot in der Nacht einen ebenso fesselnden Anblick wie bei Tage.

Die Nacht über

kreuzte Dr. Eckener über der Nordsee und an den Küsten entlang, um damit der Besatzung Gelegenheit zu geben,



Die Fluglinie des „Graf Zeppelin".

sich mit den See- und Küstenzeichen für die Amerikafahrt vertraut zu machen.

Um 12 Uhr nachts befand sich der Zeppelin über Borkum und überflog zwei Stunden später Ostfriesland. Über Bremen steuerte das Schiff Schleswig-Holstein an und am frühen Morgen um 5 Uhr wurde

Flensburg, die Vaterstadt Dr. Eckeners,

und später Kiel überflogen. Um 6.45 Uhr traf der „Zeppelin" in Hamburg ein. Trotz der frühen Morgenstunde hatte sich auf den Dächern und in den Straßen schon ein zahlreiches Publikum angesammelt, das den Luftriesen begeistert begrüßte. Dann ging die Fahrt über Wittenberge nach der Reichshauptstadt. Pünktlich um 9 Uhr traf

„Graf Zeppelin" in Berlin

ein, begleitet von einer Flugzeugstaffel und mehreren großen anderen Flugzeugen. Hunderttausende jubelten ihm zu und Oberbürgermeister Böß richtete auf funkentelegraphischem Wege an das Luftschiff einen Willkommensgruß. Über dem Palais des Reichspräsidenten warf Dr. Eckener einen Rosenstrauß ab, der auf dem Dach eines der benachbarten Häuser landete. Er wurde später an seinem Bestimmungsort abgegeben und der Reichspräsident bedankte sich durch Funkspruch. Auch die Reichsregierung sandte einen herzlichen Begrüßungsfunkspruch an Dr. Eckener.

Nach einer Schleifenfahrt über der Stadt und den Vororten fuhr das Luftschiff in der Richtung auf Bitterfeld nach Sachsen weiter.

Von Bitterfeld kommend überflog das Luftschiff die Grenze Sachsens. Über dem Flugplatz Leipzig-Mockau, von dem drei Flugzeuge aufgestiegen waren, um dem Schiff das Geleit zu geben, zog es, in der Sonne glänzend, in ruhiger Fahrt über den Vorort Lindenau nach dem Stadtinnern von Leipzig, wandte sich dann nach dem Völkerschlachtdenkmal und entschwand kurz darauf langsam den Blicken. Die Bevölkerung, die die Dächer und Plätze dicht besetzt hielt, bereitete dem Luftkreuzer einen jubelnden Empfang.

Oberbürgermeister Dr. Rothe übermittelte dem Luftschiff durch Vermittlung der Mitteldeutschen Rundfunk-A.-G. folgenden Gruß:

Die Stadt Leipzig grüßt das deutsche Luftschiff

„L. Z. 127" auf seiner Fahrt durch Deutschland, wünscht ihm glückliche Fahrt jetzt und auf seinem Ozeanflug. Die Mitteldeutsche Rundfunk-A.-G. schloß sich diesen Wünschen im Namen ihrer Hörerschaft von ganzem Herzen an.

Nachdem das Luftschiff Meißen überflogen hatte, traf es über Dresden ein, wo es einige Schleifenfahrten ausführte. Über Freiberg ging es dann nach Chemnitz, wo das Luftschiff über dem Innern der Stadt, wo große Menschenmengen die Straßen und Plätze umsäumten und dem Luftschiff begeistert zuwinkten, einige Schleifen ausführte. Über Zwickau steuerte Dr. Eckener dann nach Plauen. Er flog sehr tief, so daß man die Mitfahrenden in den Gondeln winken sehen konnte. Er zog mehrere Schleifen und zeigte sich von allen Seiten dem begeistert zujubelnden Publikum.

Auf seiner ganzen Fahrt durch Sachsen war der „Graf Zeppelin"

der Gegenstand begeisterter Huldigungen;

nicht nur in den größeren Städten, sondern auch in den kleinen Orten und auf dem Lande wurde er bei seinem Erscheinen mit Zuwinken und Zurufen von der Bevölkerung, die alles stehen und liegen ließ und zu dem ungewohnten Schauspiel herbeieilte, empfangen.

Befriedigendes Ergebnis.

Friedrichshafen, 3. Oktober. Ueber das Ergebnis der 34½stündigen Fernfahrt ist man in den Kreisen des Luftschiffbaues Zeppelin wie auch auf seiten der Fahrtteilnehmer sehr zufrieden. Während der ganzen Fahrt war die Führung des Luftschiffes auch bei starken Gegenwinden und Regen Herr der Lage. Im ganzen hat das Schiff 2800 Kilometer zurückgelegt. Die größte Höhe betrug 2375 Meter. Vor der Amerikafahrt sollen nunmehr noch die Schlafgelegenheiten für die Mannschaften eine Aenderung erfahren, da sich während der Fahrt herausstellte, daß die Räume zu stark der Zugluft ausgesetzt sind und sich eine empfindliche Kühle bemerkbar macht, besonders während der Nachtfahrt an der englischen Küste und der Nordsee hatte die Mannschaft sehr unter diesem Uebelstand zu leiden. Indes dürfte dieser Nachteil in kurzer Zeit beseitigt sein. Noch im Laufe der Woche findet dann die letzte Werkstättenfahrt statt. Im Vordergrund aller Vorbereitungen aber steht nach wie vor die Ueberquerung des Atlantik. Aller Voraussicht noch dürfte Graf Zeppelin am Sonntag startbereit sein. Auch bei der ersten Fahrt wurden sämtliche Motoren auf einzelnen Etappen mit Triebgas in den verschiedensten Zusammensetzungen ausprobiert. Das Ergebnis war, wie bei den ersten Versuchen, ausgezeichnet. Daß sich die Landung heute abend etwa ½ Stunde hinzog, war nur eine Folge der großen Vorsicht und Sorgfältigkeit, da zur Zeit der Landung ziemlich scharfer Ostwind wehte.

* * *

Zeppelins erste Fernfahrt.

Eine Erinnerung an den 5. August 1908.

Ganz Deutschland steht im Banne des „Graf Zeppelin", des stolzen neuen Luftschiffes, das, von allgemeiner Begeisterung umrauscht, seine großen Probefahrten für die größere Amerikafahrt glänzend durchführt. Und während wir diesen neuen Triumph deutschen Erfindungsgeistes und deutschen Könnens mit erleben, denken wir zurück an jene Augusttage des Jahres 1908, in denen der alte Graf Zeppelin sein Luftschiff zum erstenmal zu einer Fernfahrt aufsteigen ließ und damit die „Sachverständigen", die die Lebensarbeit des großen Erfinders durch ihre Ablehnung immer wieder behindert hatten, Lügen strafte. Das Reich hatte diese Fernfahrt als Bedingung für die Übernahme des Luftschiffes „L. Z. 4" gefordert und sie sollte 24 Stunden dauern.

Am 4. August 1908 stieg „L. Z. 4" in Friedrichshafen auf. Das Luftschiff hatte eine Länge von 136 Metern, einen Durchmesser von 13 Metern und einen Rauminhalt von rund 15 000 Kubikmetern. Die Motorkraft betrug zweimal 110 Pferdestärken. Bald nach 6 Uhr morgens erhob sich das Luftschiff, in dessen Gondel sich elf Personen befanden, in die Luft. Um 7 Uhr wurde Konstanz überflogen, um 8 Uhr Schaffhausen, um 9 Uhr 30 Basel. Das Luftschiff hatte eine ausgezeichnete Fahrt und steuerte mit einer Stundengeschwindigkeit von 60 Kilometern gegen leichten Wind. Die Kunde von dem großen Ereignis hatte

SLUB Wir führen Wissen. Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF