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 Rpf. Alle Postanstalten, 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.

Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend

Anzeigenpreis: die 8gespaltene Raumzeile 20 Rpfg., die 4gespaltene Zeile der amtlichen Bekanntmachungen 40 Reichspfennig, die 3gespaltene Reklamezeile im redaktionellen Teile 1 Reichsmark. Nachweisungsgebühr 20 Reichspfennige. Vorgeschriebene Erscheinungstage und Platzvorschriften werden nach Möglichkeit berücksichtigt. Anzeigenannahme bis vorm. 10 Uhr. 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.

Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 6

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. 243. — 87 Jahrgang | Telegr.-Adr.: „Amtsblatt" | Wilsdruff-Dresden | Postscheck: Dresden 2640 | Dienstag, den 16. Oktober 1928

Nach Kampf mit Sturm und Wettern glücklich am Ziel

Lakehurst, 15. Okt. Um 23.35 Uhr mitteleuropäischer Zeit fielen auf dem Flugplatz von Lakehurst die Ankertaue. Um 23.41 Uhr war das Schiff verankert.

Die Prüfung.

Vom sicheren Platz hinter dem Ofen läßt sich's leicht zitieren: „Denn die Elemente hassen das Gebild' aus Menschenhand", aber den Männern, die den „Graf Zeppelin" nach Amerika hinüberführten, mag Wichtigeres durch den Kopf gegangen sein als superkluges Zitieren. So mancher, der den Flug hinüber über den Ozean wagte, ist verschollen; nur Überreste des Flugzeuges sprechen von dem Drama, das in der Luft begann und im Wasser endete.

Schärfer als bei der Fahrt des „L. Z. 126" haben diesmal die Elemente den „Graf Zeppelin" gerüttelt und geschüttelt, haben sich ihm heulend entgegengeworfen und ihm eine Wunde geschlagen. Ernsthafter wurde diesmal die Probe auf das, was das Werk des Grafen Zeppelin und seiner Nachfolger zu leisten vermag. Kein Flugzeug wagt sich ja im Oktober, jetzt noch, auf den Ozean hinaus — aber trotz der Alarmmeldungen, trotz der Kunde von der verminderten Steuerfähigkeit des Luftschiffes kam wohl niemandem die Befürchtung, daß dieser Angriff der Elemente dem „Graf Zeppelin" eine ernsthafte, eine gefährliche Wunde geschlagen, das Leben der Passagiere bedroht hätte. Unbeirrt, wenn auch im Laufe etwas gehemmt, zog der Luftriese seinen Weg dahin. Man denkt zurück an so manches Mißgeschick, an so manche Verwundung und Verletzung, die während des Weltkrieges unter so viel schwierigeren und widrigeren Umständen feindliche Gegenwirkung oder die Ungunst der Elemente die Zeppeline in gefährlichste, fast hoffnungslos aussehende Lagen versetzte, und man weiß aus den Erzählungen der Fahrteilnehmer von damals, wie man selbst solcher Situationen — und schon damals — Herr zu werden vermochte, doch schließlich den schützenden Lufthafen erreichte. Der „Zeppelin" ist ja kein Flugzeug, das herunter muß, wenn an ihm nur weniges versagt, es gar die Manövrierfähigkeit verliert.

Langjährige Erfahrung läßt die Führer des „Graf Zeppelin" auch den erwarteten Gefahren ebenso gewachsen sein wie den unerwarteten. Gerade letztere aber sind der wirkliche Prüfstein des Könnens. Vorausdenken an das, was noch kommen kann, genaueste Berechnung und entsprechende Einsetzung der Mittel für den Sieg im Kampf mit den Elementen fern jeder die Erreichung des Endzieles gefährdenden Rekordsucht konnte man bei den Männern um Dr. Eckener ja voraussetzen. Es war so charakteristisch, daß er die zahllosen Anfragen aus aller Welt, die ihm auf den Radio- und Funkwellen zugetragen wurden und Näheres über Standort, Ergehen, Absichten des Luftschiffes wissen wollten, kurz und fast unwirsch dahin beantwortete, daß er Wichtigeres zu tun habe, als diese wenn auch verständliche Neugierde zu befriedigen, nämlich Wettermeldungen entgegenzunehmen: alles andere aber störe nur. Hier sprach das Verantwortungsgefühl für das Schiff, seine Besatzung und die Passagiere.

Nur groteskhämischer Neid „begrüßte" das kleine Mißgeschick des Luftschiffes — aber niemand hat bei uns und in dem von fieberndem Erwarten erfüllten Amerika daran gezweifelt, daß „Graf Zeppelin" es doch „schaffen" würde. Vielleicht ist dabei aber ein weiteres zuwenig beachtet worden: noch immer befinden sich die Transozeanfahrten des Zeppelin im Zustand des Versuchs, konnten erst zum zweitenmal Erfahrungen gesammelt werden, die man nur der Praxis, zu geringem Teil theoretischem Vorausdenken, zu verdanken vermag. Der Vergleich mit der Schiffahrt liegt ja so nahe: dort hat selbst hundertausendfältige Erfahrung über Wind, Wetter und Meer vor Katastrophen nicht schützen können. Immer wieder rütteln die Elemente an den Ketten, in die der Herrscher Mensch sie schlug — und bisweilen vermochten sie auch diesen zu überwinden. Immer wieder muß der Mensch seine Herrschergewalt neu erobern.

Heil, „Graf Zeppelin"!

Nachdem der Jubel des Empfanges in Amerika vorüber ist, gilt es für uns, denjenigen Männern Dank zu sagen, die durch Wagemut und Besonnenheit dem deutschen Namen in der Welt Ansehen erworben haben. Dr. Eckeners Entschluß zum Start am vorigen Donnerstag war vielleicht gewagter, als es mancher gewußt hat. Das Wetter war so ungünstig wie nur möglich, und schon der Verlauf des ersten Flugtages beweist, wie schwierig das Unternehmen werden würde. Ein Umweg von fast 3000 Kilometern mußte gemacht werden, um den schweren Wettern auszuweichen, die sich allerorten zwischen das Luftschiff und das Ziel Amerika legten.

Die Ereignisse des Sonnabend sind weiter ein Zeugnis dafür, daß es sich bei diesem Ozeanflug nicht um eine Spazierfahrt gehandelt hat; mußte doch das Luftschiff durch eine schwere, senkrechte Böe einen Schaden an der Hülle in Kauf nehmen, dessen vorläufige Ausbesserung selbst bei der verminderten Fahrtgeschwindigkeit von 80 Kilometern in der Stunde kein Vergnügen gewesen sein muß. Aber Dr. Eckener wußte, mit welcher tadellosen Mannschaft er sich auf diesen Ozeanflug begab und so gelang es schon in drei Stunden, den Schaden soweit zu reparieren, daß keine nennenswerte Beeinträchtigung des Gesamtfluges mehr eintrat.

Hindernisse über Hindernisse also und Schwierigkeiten über Schwierigkeiten türmten sich bei diesem Fluge auf. Wenn aber der Nachweis geliefert werden sollte, daß deutscher Ingenieurfleiß und deutsche Arbeitstüchtigkeit hier nicht ein Spielzeug, sondern ein brauchbares Instrument des Weltverkehrs erzeugt haben, dann durfte Dr. Eckener nicht wochenlang auf schönes Wetter warten, sondern mußte den Flug beginnen, sobald die Windverhältnisse ein Herausbringen des Luftschiffes aus der viel zu kleinen Friedrichshafener Halle gestatteten. Nun, nach dem glücklichen Gelingen des Fluges wird der Gedanke des Luftverkehrs mit starren Luftschiffen überall einen mächtigen Auftrieb gewinnen und vielleicht werden sich sogar die mitreisenden Beamten des Reichsverkehrsministeriums davon überzeugt haben, daß hier Zukunftsmöglichkeiten vorliegen, die für das deutsche Volk nicht nur eine wirtschaftliche Zukunftsbedeutung haben, sondern auch einen psychologischen Wert darstellen, den man auch behördlicherseits nicht vernachlässigen sollte. Denn die Begeisterung, mit der das ganze deutsche Volk die Zeppelinsache zu seiner eigenen gemacht hat, bedeutet heute wirklich eines der wenigen politischen Aktiva, über die Deutschland ganz frei verfügen kann.

Dies zu sagen erscheint um so notwendiger, als man im Auslande mit feinem Spürsinn die Wichtigkeit dieser Frage für die Gestaltung der internationalen Beziehungen längst erkannt hat. Englischer und amerikanischer Sportgeist sind ohne weiteres bereit, die Leistung der Deutschen anzuerkennen. Schon jetzt liegen englische Zeitungsstimmen vor, die auf den erfolgreichen Kampf des Zeppelins mit schweren Wettern hinweisen und betonten, daß man einen Flieger, der bei solchem Wetter einen Ozeanflug wagte, für nicht ganz normal halten würde. Und die französische Presse? Sie versucht niederfällt das Ereignis totzuschweigen. Das „Luftschiff unbekannter Nationalität", von dem eine französische Marinedienststelle meldete, wird in der Geschichte der internationalen Lächerlichkeiten weiterleben. Als aber am Sonnabend abend aus Lakehurst die übertriebenen Gerüchte über angebliche SOS-Rufe des Luftschiffes und gar über ein Niedergehen auf dem Ozean verbreitet wurden, da erzählte man in Paris jedem, der es hören wollte, daß das Luftschiff bereits mit Mann und Maus untergegangen sei. Man braucht nicht so weit zu gehen, daß man den Franzosen zutraut, sie hätten dieses Schicksal gern gesehen, aber die glückliche Vollendung der großen Ozeanfahrt des „Graf Zeppelin" sehen sie sicher auch nicht gerne. Um so größer ist unser berechtigter Stolz und um so fester muß unser Entschluß stehen, mit den Kräften des ganzen deutschen Volkes das Werk des Grafen Zeppelin und seines Nachfolgers Dr. Eckener zu fördern.

Zeppelins Wetterpech.

Den Ozean überwunden.

Die Beschädigung des Luftschiffes am linken Höhensteuer machte es notwendig, kurz vor dem Überfliegen der Bermudasinseln beizudrehen und sich vom Winde treiben zu lassen, um es zu ermöglichen,

die Tragflächen auszubessern,

was bei einer Fahrt gegen den Wind infolge der starken Luftströmung unmöglich gewesen wäre. Auf der weiteren Fahrt zwischen den Bermudasinseln und der Küste, einem von allen Seeleuten gefürchteten Gebiet, hielten widrige Winde und Wetterstörungen die Fahrtgeschwindigkeit des Schiffes weiter auf. In Friedrichshafener leitenden Kreisen äußerte man sich dahin, daß das Schiff eben

ein ausgesuchtes Wetterpech

hat. Es scheint sich dabei gerade um solche Wetter gehandelt zu haben, die zuweilen an dieser Küste auftreten und wobei Regen- und Sturmwolken mit solch ursprünglicher Geschwindigkeit dahineilen, daß oft selbst Wetterstationen davon überrascht werden. Bei diesen tropischen Wetterfällen bzw. Regengüssen werden selbst große Seeschiffe in ihrer Fahrtdauer bis zu 24 Stunden aufgehalten und erleben noch andere Dinge als das Luftschiff.

Am Montag mittag um 12 Uhr befand sich das Luftschiff

genau 100 Stunden unterwegs.

Interessant ist es in diesem Zusammenhang, daß die längste Fahrtdauer eines Zeppelinluftschiffes bisher 101 Stunden war, und zwar war dieses Schiff von dem jetzigen Stellvertreter Dr. Eckeners, Dipl.-Ing. Lehmann, geführt. Diese längste Fahrt wird also in ihrer Dauer durch den „Graf Zeppelin" überboten werden.

Ein weiterer Grund zur Verlangsamung der ursprünglich innegehabten Geschwindigkeit bot auch die Notwendigkeit, möglichst

an Betriebsstoff zu sparen,

da die Fahrtdauer bei der herrschenden schlechten Witterung nicht vorherbestimmt werden konnte und ein Durchfliegen ungünstiger Witterungszonen die äußerste Kraft der Motoren im Notfall beanspruchen kann. Das Schiff hat für 120 Stunden Betriebsstoff an Bord und für die gleiche Zeit ist auch

Proviant für die Fahrgäste

und die Besatzung mitgenommen worden, so daß es nicht nötig war, die Essensrationen irgendwie zu beschränken.

Die Fahrt des Luftschiffes ist nicht so reibungslos verlaufen wie die des „Z. R. 3". Aber gerade in der Überwindung der vielen Hindernisse, die sich entgegenstellten, liegt der Beweis dafür, daß, wie Dr. Eckener es ausdrückte, das Schiff

nicht lediglich ein „Schönwetterschiff"

ist, sondern in der Lage ist, den Elementen zu trotzen und diejenigen, die sich ihm anvertrauen, durch Sturm und Drang zum sicheren Hafen zu bringen.

Über die schwere Sturmfahrt des Zeppelins, die zu der Beschädigung des Luftschiffes führte, werden jetzt interessante Einzelheiten bekannt. Das Luftschiff wurde durch eine gewaltige Bö auf- und niedergeschleudert. Der Fahrgäste bemächtigte sich in dem kritischen Augenblick eine nervöse Stimmung. In der Passagierkabine entstand ein großes Durcheinander. Tische und Stühle fielen um, die Passagiere wurden gegeneinandergeworfen, so daß sie zeitweilig ernste Mienen aufsetzten. Jedoch gelang es Dr. Eckener und seinen Vertretern Flemming und Lehmann bald, die Ruhe wiederherzustellen und den Passagieren das Sicherheitsgefühl, das sie während der ganzen Fahrt des Luftschiffes gehabt haben, wiederzugeben. Wie berichtet wird, zeichnete sich die englische Journalistin Lady Drummond Hay bei den Aufräumungsarbeiten dadurch aus, daß sie dem Kellner half, wieder die Ordnung in der Kabine herzustellen. Auch der preußische Innenminister Grzesinski, der im Auftrage des Reichsrates die Zeppelinfahrt mitmacht, soll sich an diesen Säuberungsarbeiten beteiligt haben, indem er die auf den Boden geflossene Milch aufwischte. Alle im Laufe des Montags vom Bord des Luftschiffes bekanntgewordenen Nachrichten stimmen darin überein, daß die Stimmung wieder durchaus zuversichtlich und an Bord alles wohl war.

„Graf Zeppelin" über dem Festland.

„Graf Zeppelin" wurde am Montag nachm. 3,45 Uhr mitteleuropäischer Zeit über Kap Charles im Staate Virginia gesichtet. Die Entfernung von dort bis Newyork beträgt etwa 450 Kilometer.

•

Dr. Eckeners Gruß an Coolidge.

Newyork. Dr. Eckener hat Präsident Coolidge folgendes Telegramm gesandt: Im Augenblick der Ankunft an der amerikanischen Küste während dieser neuartigen Überquerung des Atlantischen Ozeans durch Luftschiff mit Passagieren und Post von Deutschland nach Amerika, auf der wir als Kameraden und erfahrenen Freund Commander Rosendahl bei uns gehabt haben, bitten Kommandant und Mannschaft des „Graf Zeppelin", dem Präsidenten der Vereinigten Staaten ihre ganz respektvollen Grüße übermitteln zu dürfen. gez. Eckener.

Graf Zeppelin vor dem Ziel.

Newyork. Das amerikanische Marineministerium bestätigte die Nachricht, wonach Graf Zeppelin um 9.45 Uhr amerikanischer Zeit (15.45 mitteleuropäischer Zeit) Kap Charles passiert hatte. Im Washingtoner Marineministerium traf von Bord des „Graf Zeppelin" eine funkentelegraphische Mitteilung ein, wonach das Luftschiff auf seinem Wege nach Lakehurst vorher die Städte Washington, Baltimore und Philadelphia besuchen werde. „Graf Zeppelin" nahm Kurs auf Washington.

•

Ueber Washington.

Washington, 15. Oktober. Um 18.15 Uhr (m. e. Z.) hat „Graf Zeppelin" Washington mit Kurs auf Baltimore überflogen, das er bald erreichen dürfte. Das Luftschiff suchte bei der amerikanischen Regierung um die Erlaubnis nach, diese Stadt und Philadelphia zu überfliegen.

SLUB Wir führen Wissen.
Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF