

Schwedter Tageblatt

Anzeiger für die Städte Schwedt und
Bierraden und die umliegenden Orte

Bierradener Tageblatt

Heimatzeitung mit der Halbmonats-
Beilage „Schwedter Heimatblätter“

Das „Schwedter Tageblatt“ erscheint an jedem Werktag nachmittags. Der Be-
zugspreis beträgt wöchentlich 35 Pf., monatlich 1,25 M., frei Haus 1,43 M. Bei
den Landbotenreisen kommt ein Beförderungsgeld hinzu. Postbezug 1,50 M. zu-
sätzlich Postgebühren. Einzelblatt 10 Pf. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Schwedt.
Postfach-Konto Berlin Nr. 39142.



Anzeigenrundpreise: Die einseitige Millimeterzeile (46 mm breit) oder deren Raum
5 Pfennig. Grundschrift: Petit. 1 Seite = 2490 mm-Zeilen. Ermäßigte Grund-
preise und Nachlässe nach unserer Preisliste. Ziffer- und Nachweisgebühr 20 Pf.
Anzeigenschluß 10 Uhr vormittags, größere Anzeigen werden am Vortage erbeten.
Fernsprech-Anschluß Schwedt Nr. 342.

Veröffentlichungsblatt für alle amtlichen Bekanntmachungen der städtischen Behörden von Schwedt und Bierraden

Nummer 55

Donnerstag, den 5. März 1936

43. Jahrgang

Jungfernfahrt des „LZ. 129“

Wann wird das Riesenschiff „LZ. 129“ zu seiner Jungfernfahrt starten? Das war die Frage, die in den letzten Tagen die Friedrichshafener Bevölkerung lebhaft bewegte. Filmoperette und Pressevertreter aus allen Ländern wollten seit einigen Tagen in den Stadt am Bodensee, um den großen Augenblick des Starts zu erleben. Für den 4. März war er beabsichtigt. Obgleich keine Startzeit bekannt war, sammelten sich schon in den Morgenstunden am Eingang zum Zeppelinlande zahlreiche Schaulustige. Nach Bekanntwerden der Startzeit liefen die Menschen in Scharen zum Gelände, um dem historischen Aufstieg beizuwohnen. Die gesamte Belegschaft des Maybach-Motorenbaus hatte sich an dem Saun verammelt, um dem seltenen Schauspiel beizuwohnen. Punkt 15.19 Uhr startete der „LZ. 129“ unter Führung von Dr. Edener zur ersten Fahrt.

3.00 Uhr. Die Haltemannschaften sind an ihrem Platz. Dr. Edener und Luftschiffführer Lehmann besprechen sich noch vor der Führergondel. Sämtliche Luftschiffführer und Obersteuermann Breithaupt, der Referent für Luftfahrt beim Reichsluftfahrtministerium, sind in der Führergondel, denn an dieser ersten Werftflottenfahrt nehmen nur Ingenieure und Besatzungsmitglieder teil. Dr. Edener weist in kurzer Ansprache auf die Größe dieses Augenblicks hin; erwähnt, daß an diesem Schiff vier Jahre gebaut wurde, spricht den Dank für die geleistete Arbeit allen aus, vom ersten Konstrukteur bis zum letzten Arbeiter, und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die Führung des „LZ. 129“ großes Glück begleiten möge, genau so wie „Graf Zeppelin“ stets von einem guten Glückstern begleitet war. Er erwähnt, daß beim Bau das Beste hergegeben wurde und daß auch

die Führung des „LZ. 129“ ihr Bestes daransetzt, um das Schiff siegreich zu führen.

Mit Heilrufen, in die die Mannschaft und die Anwesenden einstimmen, schießt Dr. Edener seine Ausführungen.

15.07 Uhr ertönt das Kommando „Luftschiff marsch!“, und durch das Orchester verläßt der Lufttrieb zum erstenmal seine Halle, um in sein Reich aufzusteigen. 15.19 Uhr startet er. Die ganze Friedrichshafener Bevölkerung umsäumt das Gelände. Die Filmoperette arbeiten emsig, um diesen historischen Augenblick im Bilde festzuhalten.

Jeder wünscht „glückhafte Fahrt“.

Ganz Deutschland blickt mit unerhörtem Stolz auf das neue Luftschiff „LZ. 129“. Jeder Deutsche wünscht „glückhafte Fahrt“. Jeder Deutsche fühlt es voller Gewißheit in sich: Auch dieses neue Luftschiff wird den Ruhm der deutschen Arbeit um die Erde tragen, wird überall, wo es seine stolze Bahn zieht, zum Lobe deutscher Schaffenskraft werden. Bis in die letzten Tage wurden da und dort noch kleine Vorbereitungen für die erste Werftflottenfahrt des schimmernden Luftriesen getroffen. Ein Jubel ohne Ende begleitete seinen ersten Aufstieg. Es war ein erhebender unvergeßlicher Anblick, diesen silberglänzenden Riesenschiff ruhig und selbstverständlich seine Bahn ziehen zu sehen.

Im Schmutz des Maßkleides.

Viele Verbesserungen, viele Neuerungen in der äußeren und inneren Ausführung hat das neue Luftschiff gegenüber seinem älteren Bruder, dem „Graf Zeppelin“, erfahren. Erklärlich, wie beste Maßschneiderarbeit, so sieht die Hülle auf dem schlanken Riesenschiff. Jede Elle des verwandten Stoffes wurde genau abgemessen, mit besonderen Nähten aneinandergesetzt, verklebt, kurz und gut, in mühseliger Handarbeit hergestellt, denn nirgends wäre Massenarbeit weniger am Platze als hier. Gegenüber den früheren Hüllen ist die jetzige noch dauerhafter und widerstandskräftiger hergestellt worden. Sie besteht aus Baumwolle und Leinen, da Seide und Kunstseide nicht genügend wetterfest sind. Wolle sich zu stark dehnt, während Baumwolle und Leinen so gut wie unverändert gegenüber allen Witterungseinflüssen bleiben. An den am stärksten beanspruchten Stellen der Hülle ist Leinen verwandt, da dieses am wenigsten einreißt.

Woher der silbrige Glanz?

Das silbrige Aussehen verdankt der Luftriebe einem besonderen Zerkosololad, dem einige Prozente Aluminiumpulver beigelegt sind. Mit dem Lack ist die Hüllfläche des „LZ. 129“, die genau 35 000 Quadratmeter beträgt, bestrichen, um sie noch fester zu machen. Das Aluminiumpulver schützt die Stoffhülle vor zerstörenden Einwirkungen starker Sonnenbestrahlung. Wie hochwertig die Qualitätsarbeit ist, die hier geleistet wird, geht schon aus der Tatsache hervor, daß der „Graf Zeppelin“ trotz der vielen Sturmfahrten, die er hinter sich gebracht hat, heute noch zum größten Teil sein erstes Kleid trägt, das ihm vor acht Jahren auf den Leib gezogen wurde.

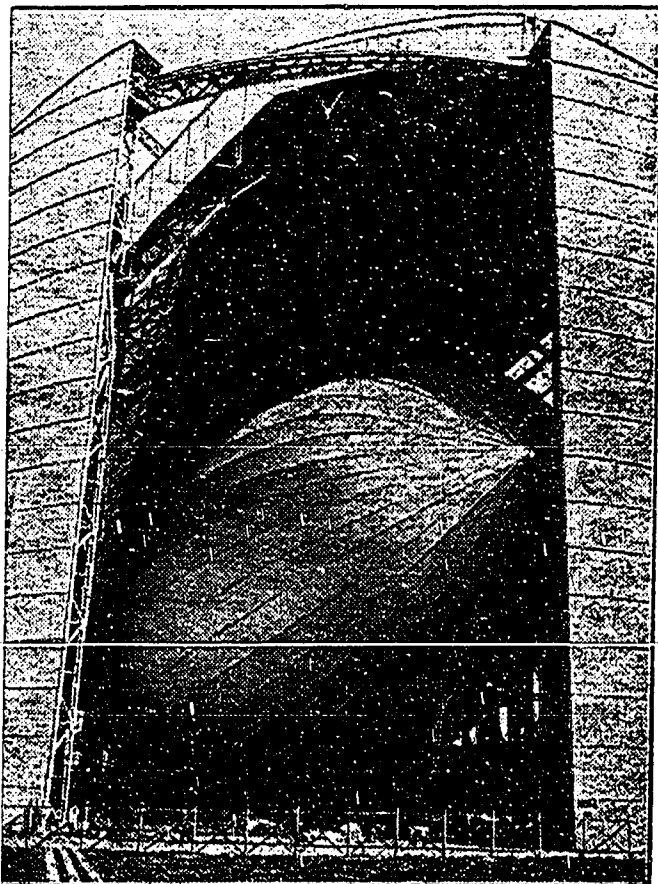
Erste Fahrt glänzend gelungen.

Die erste Fahrt des Luftschiffes „LZ. 129“ ist in allen Teilen gut gelungen. Führung und Mannschaft waren durchaus zufrieden. Das Luftschiff, das die fünf olympischen Ringe an seinem silbernen Leib trägt, bot in seiner Wuchtigkeit, die durch den Begleitflug zweier Flugzeuge erst recht zur Geltung kam, einen imposanten Anblick. An der Fahrt nahmen 87 Personen teil: 56 Mann Besatzung, 30 Werftangehörige und Obersteuermann Breithaupt. Nach dreistündiger Probefahrt über Friedrichshafen und dem Bodenseegebiet landete der „LZ. 129“ um 18.25 Uhr auf dem Werftgelände. Durch stets wechselnde Windströmungen hatten sich die Landungsmanöver etwas verzögert. Um 18.18 Uhr fuhr das Luftschiff von Westen kommend mit Buglicht und hellerleuchteten Kabinen zur Landung an, um 18.20 Uhr fielen die Kalfetaue. Nach Abgabe von Wasserballast war „LZ. 129“ um 18.25 Uhr glatt gelandet.

Fahrtverlauf über Erwarten gut.

Über den Fahrtverlauf und die Ergebnisse der Werftflottenfahrt äußerte sich der Direktor der Zeppelin-Neederei, Kapitän Lehmann, der in begeistertem Wort feststellte, daß die auf das Große und Ganze abgestellte Versuchsfahrt über die eigenen Erwartungen der Werft hinaus hervorragend ausgefallen sei. Zunächst seien die Steuerleistungen des Schiffes durchgeprüft worden. Man habe nicht ohne weiteres Voraussetzungen in dieser Richtung machen können, da das neue Luftschiff ganz andere Ausmaße habe als der „Graf Zeppelin“ und weil die Steuerung vollkommen anders konstruiert sei. Trotzdem sei nicht nur die gleich gute Manövrierfähigkeit erreicht worden, sondern man habe darüber hinaus noch besser zu steuern sei.

Ganz auffallend sei, was man übrigens von unten ebenfalls mit Erstaunen bemerkte, die beinahe vollkommene Geräuschlosigkeit der Motoren. Dies ist vor allem in der Führergondel außerordentlich angenehm, und zwar nicht nur für das Ohr, sondern auch bezüglich der kaum mehr bemerkbaren Vibration. Weiter wurden die Maschinen nach allen Richtungen und Arten hin durchgeprüft und Umsteuerungen vorgenommen. Die Motoren seien, wie erwartet, ohne die geringste Störung gelaufen, wie denn überhaupt alles ohne jegliche Beschwerde geklappt habe. Besonders angenehm sei auch der Umstand, daß das neue Luftschiff einen viel kürzeren Bremsweg habe, was sich hauptsächlich bei den Landungen sehr vorteilhaft auswirke.



„LZ. 129“ kurz vor seiner ersten Ausfahrt. (Weltbild.)

70 Millionen Pfund allein für Englands Marine.

Die Voranschläge für den englischen Haushalt.

Die Voranschläge für die englische Marine im kommenden Haushaltsjahr sind soeben veröffentlicht worden. Sie umfassen einen Gesamtbetrag von 69 930 000 Pfund (1 Pfund gleich rund 12 Mark) im Gegensatz zu 60 050 000 Pfund im Vorjahr. Dabei muß erneut daran erinnert werden, daß die in dem Weißbuch enthaltenen Baupläne in dieser Ziffer noch nicht berücksichtigt sind. Im einzelnen sieht der Haushaltsplan eine Vermehrung des Mannschafstandes um 4613 auf 99 095 Mann vor, was einer Löhnungssumme von etwa 13 500 000 Pfund entspricht. Für die Marine-Luftstreitkräfte ist ein Betrag von 3 066 000 Pfund angesetzt, für laufende Bauverträge 14,4 Millionen Pfund und für Flottenrüstungen 7,5 Millionen Pfund.

Die Voranschläge sind von einer Erklärung des Ersten Lords der Admiralität, Lord Monnell, begleitet, in der darauf hingewiesen wird, daß die Beträge für folgende Zwecke verwendet werden: Unterhaltungskosten, Ausbesserungen und Hilfsbauten der Flotte, Weiterführung der bereits genehmigten Bauarbeiten, Modernisierung der vorhandenen Großkampfschiffe, Neuausrüstung für die Marineluftwaffe und gewisse zusätzliche Maßnahmen in Verbindung mit dem italienisch-afghanischen Streitfall. Lord Monnell bemerkt ferner, daß der neue Haushaltsplan noch keine Vorkehrungen für das Neubauprogramm 1936 enthalte. Die Beträge hierfür würden in Nachtragshaushalten angefordert werden. Auch die Nachforderungen für 1935 in Höhe von 4,8 Millionen Pfund sind in der Gesamtsumme von 70 Millionen nicht enthalten.

Zusammenfassend betonte Kapitän Lehmann nochmals, daß die an sich kurze Probefahrt zur vollen Zufriedenheit durchgeführt worden sei, und daß von seiten der Werftleitung keine weiteren Probefahrten mehr für nötig erachtet würden. Nach Abnahme des Schiffes durch die Zeppelin-Neederei soll dann die Deutschlandfahrt und gegen Ende des Monats März der große Tauffahrt stattfinden.

Die nächsten Flüge des Luftriesen.

Die Stockholmer Zeitung „Svenska Dagbladet“ veröffentlicht eine kurze Unterredung mit dem Kommandeur des neuen Luftschiffes „LZ. 129“, Kapitän Lehmann. Daraus geht unter anderem hervor, daß sich während der einmonatigen Prüfungszeit, in der der neue Luftriebe seine Probefahrten unternommen werde, auch die Gelegenheit ergeben könnte, Skandinavien zu überfliegen. In diesem Falle würde „LZ. 129“, so meint Kapitän Lehmann, sicherlich auch Stockholm besuchen. Alles hänge indessen von dem Wetter ab. Obgleich das neue Luftschiff für den Verkehr mit Südamerika bestimmt sei, würden am Anfang die Möglichkeiten der Luftverbindung zwischen Europa und Nordamerika erprobt werden. Für die Strecke von der europäischen bis zur amerikanischen Küste würden 45 Stunden Flugzeit berechnet. Von Friedrichshafen bis New York seien 60 Stunden, und zurück nur 50 Stunden Flugzeit errechnet.

LZ. 129 zur zweiten Fahrt aufgestiegen.

In Friedrichshafen ist L. Z. 129 heute um 8.53 Uhr zu seiner zweiten Fahrt aufgestiegen. Die Führung hat wiederum Dr. Edener. An Bord befinden sich einschließlich des Führers, Ingenieurs- und Fahrpersonals 90 Personen, darunter Obersteuermann Breithaupt, Referent für Luftschiffahrt beim Reichsluftfahrtministerium, und Kommandeur Pea von der amerikanischen Marine.

Für diese Fahrt, die etwas weiter ins Land hinein führen und wieder Messungen und Versuchen dienen soll, sind etwa acht Stunden vorgesehen.

Als man gegen 8 Uhr das Werftgelände betrat, lag noch starker Bodennebel. Trotzdem wurde in der Halle am Klarmachen des Schiffes gearbeitet. In den Motoren gondeln saßen bereits die Monteure. Sie prüften die Motoren und ließen sie auf Touren laufen. Die Sandfäden wurden abgenommen, die Ankertaue freigemacht. Das Schiff wurde ausgedockt. Dann öffneten sich die riesigen Tore der Halle, die von unsichtbarer Hand ausinandergeschoben wurden. Führer- und Ingenieurstab traten noch einmal zu einer kurzen Besprechung zusammen und bestiegen hierauf die Führergondel. Dann erfolgte das letzte Auswiegen des Schiffes. Mit dem Kommando: „Gondel loslassen!“ und „Luftschiff marsch!“ wurde „L. Z. 129“ um 8.45 Uhr aus der Halle gezogen.