Nr. 303
B 149
Abend-Ausgabe

Berlin

Mittwoch, 29. Juni 1927
V

Vossische Zeitung

10 Pfennig

Gegründet 1704

Mit Kurszettel

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen

Bezugsbedingungen und Anzeigenpreise, sowie Beilagen, Erscheinungsweise usw. werden im Kopf der Morgen-Ausgabe aufgeführt.

Verlag Ullstein. Chefredakteur: Georg Bernhard. Verantw. Redakteur (m. Ausn. d. Handelsteils): Carl Misch, Berlin. Unverl. Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn Porto beiliegt.

Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

Fernsprech-Zentrale Ullstein. Amt Dönhoff 3600—3665 für den Fernverkehr Amt Dönhoff 3686—3698. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus, Berlin. Postscheckkonto Berlin 666.

Der Nordpolflieger Byrd zum Ozeanfluge gestartet

Der erste Postflug über den Atlantik

Kabeldienst der „Vossischen Zeitung"

✱ **New York**, 29. Juni

Der dritte der amerikanischen Ozeanflieger, Commander Byrd, hat sich angesichts der raschen Besserung der Wetterlage ganz plötzlich zum Abflug entschlossen. Er ist heute vormittag 10.25 Uhr mitteleuropäischer Zeit vom fast leeren New-Yorker Roosevelt-Field mit seinem Fokker-Flugzeug „America" zum ununterbrochenen Ozeanflug gestartet. Der Start verlief ausgezeichnet. Die atmosphärischen Vorbedingungen sind zwar nicht ideal, aber wenigstens ist der Anfangskurs vom Wetter begünstigt. Dieser Flug wird der erste offizielle Post- und Passagierflug über den Atlantik sein. An Bord befinden sich außer Byrd noch drei Fluggäste.

Als Ziel des Fluges hat Byrd definitiv Paris festgesetzt. Den Rückflug beabsichtigt Byrd jedoch von der irischen Küste anzutreten, um so 4—5 Flugstunden auszugleichen, die infolge des Gegenwindes auf dem Rückflug mehr beansprucht werden.

Byrd hat sich vor seinem jetzigen Fluge besonders dadurch einen Namen gemacht, daß er als erster in einem Luftsalbrzeug den Nordpol überflog, womit er seinen größten Rivalen Amundsen um „eine Nasenlänge" schlug.

Byrds Flugzeug

Funkdienst der „Vossischen Zeitung"

rj **New York**, 29. Juni

Der amerikanische Ozeanflieger Kommandor Byrd, der als Dritter zu dem ununterbrochenen Ozeanfluge („Non-stop"-Flug) heute vormittag ½11 Uhr gestartet ist, benutzt ebenso wie auf seinem berühmten Nordpolflug einen Fokker-Aeroplan. Sein Flugzeug, das den Namen „America" und die Lizenz-Nummer „N. X. 206" trägt, besitzt drei luftgekühlte, je 200 PS starke Wright-Motoren, die Henderson-Propeller treiben. Die Flügel haben eine Spannweite von 71 Fuß. Das Gewicht des Apparates beträgt 14500 englische Pfund. Der Hauptkant faßt über 3600 Liter Gas. Ueberdies sind vier Flügeltanks vorhanden, von denen jeder 95 Gallonen Betriebsstoff enthält. Die Gesamt-Betriebsstoffmenge, die mitgeführt wird, beläuft sich auf über 600 Liter. Da jeder Motor in der Stunde etwa 40 Liter Gas verbraucht, d. h. also alle drei Motoren etwa 120 Liter Gas in der Stunde verbrauchen, so läßt sich mit der zur Verfügung stehenden Betriebsstoffmenge ein Flug von 50 Stunden Dauer erzielen.

Byrd schätzt die Durchschnitts-Geschwindigkeit seiner Maschine auf 140 Kilometer pro Stunde und rechnet mit einem Flugradius von 6800 Kilometer bei stiller Luft. Der Pilot will während des ganzen Fluges alle drei Motoren laufen lassen, da ein stillstehender Motor die Geschwindigkeit um 15 Meilen die Stunde herabdrücken würde. Die „America" ist mit einem seetüchtigen Faltboot ausgerüstet, und außerdem befinden sich an Bord reichlich Nahrungsmittel.

Er wird funken

Während des ganzen Fluges wird das Byrdsche Großflugzeug jede sechste Minute automatisch auf Welle 690 ein eigenes Aufzeichen „WTW" aussenden, das lediglich dann unterbrochen werden soll, wenn der Radio-Offizier Balcon, der Byrd begleitet, **das stündliche Flugbulletin aussendet.** Diese offiziellen Mitteilungen werden gleichfalls auf Welle 690 gesandt.

Für den Notfall wird Byrd auf der Internationalen Welle des Schiffsverkehrs (600 Meter) „SOS"-Rufe aussenden. Die Reichweite seines Senders, welcher eine Stärke von 150 Watt hat, ist bei Tage 250 bis 600 Meilen, in der Nacht dagegen von weit größerer Distanz. Die Osfamiapparatur wiegt 115 engl. Pfund, die Empfangsstation der „America" ähnelt dem Roberts-Empfänger, hat vier Röhren, und es können Wellenlängen von 500 bis 1500 Meter empfangen werden. Außerdem führt Byrd einen kleinen Hilfssender im Gewicht von 13 Pfund und einer Reichweite von 30 Meilen mit, der mit Trockenbatterien für einen fünfstündigen Betrieb ausgestattet ist. Er ist derart konstruiert, daß er selbst dann weiter arbeitet, wenn er von Wasser umspült wird.

Die Frage, warum Byrd die lange Welle wählte, anstatt kurzwellig mit Hochfrequenz und viel größerer Reichweite zu arbeiten, ist einfach zu beantworten. Welle 600 ist diejenige Welle, die von allen Schiffen auf Aufzeichen und SOS-Zeichen ständig überwacht wird. Byrd zieht vor, zumal er den Kurs nahe der Schiffsroute einhalten will, mit ziemlicher Sicherheit eine Schiffsstation zu erreichen, anstatt auf der kurzen Welle den Zufällen des Fernempfangs ausgesetzt zu sein.

Der Manager seines Fluges ist Rodon Wanamaker, ein seit längeren Jahren bekannter Mäzen des Flugsports und Förderer des aeronautischen atlantischen Dienstes. Wanamaker ließ bereits im Jahre 1914 durch Glaud Curtiß einen dreimotorigen Doppeldecker bauen für einen Transatlantik-Flug.

Die Kosten des jetzt durchgeführten Byrdschen Fluges werden auf mindestens 280 000 Dollar geschätzt, dazu kommt, daß Wanamaker noch einen eigenen ausgedehnten Spezial-Wetterdienst unterhält.

Ein Brief an Hindenburg

Unter den Briefen, die Byrd nach Europa mitnimmt, befinden sich Briefe des New-Yorker Bürgermeisters Walker an den Stadtrat von Paris, den Bürgermeister von London und vor allen Dingen an den deutschen Reichspräsidenten von Hindenburg.

Der Brief an Hindenburg lautet:

„Diese Botschaft wird Ihnen durch Flugzeug „America" unter Befehl des Commander Byrd der United States Navy bei dem ersten Postflug über den Atlantic, unternommen durch die amerikanische Regierung, überbracht. Sie soll die hohe Achtung und Zuneigung, die ich persönlich und die Bevölkerung der Stadt New-York für Sie und das deutsche Volk haben ausdrücken, und wir hoffen, daß diese Gefühle besonderen Nachdruck erhalten durch die Tatsache, daß sie mit der ersten offiziellen Post befördert werden und daß die Beziehungen zwischen unseren beiden Völkern an Aufrichtigkeit und Freundschaft zunehmen. Ihr ergebener James Walker, Bürgermeister.

Ebenfalls an Hindenburg adressiert ist ein Brief Victor Ridders, des Herausgebers der „Staatszeitung", der außerdem noch an den amerikanischen Botschafter in Berlin, Schurman, geschrieben hat.

Die Lufthansa hilfsbereit

Für den Fall, daß Byrds Kurs über deutsches Gebiet führen sollte, sind, wie uns die Deutsche Lufthansa mitteilt, **alle Flugfunkstellen in Deutschland Tag und Nacht in erhöhter Bereitschaft,** um gegebenenfalls Funknachrichten Byrds aufzunehmen. In gleicher Weise achten die Funkstellen an Bord der Verkehrsflugzeuge der Lufthansa auf Meldungen, die über die von Byrd benutzte Welle 650 eingehen. Ebenso sind alle Flugleitungen der Deutschen Lufthansa von dem Start in Kenntnis gesetzt und haben alle Vorbereitungen getroffen, um gegebenenfalls den Ozeanfliegern behilflich zu sein.

Die Wetterlage auf dem Atlantik

Bei dem Fluge Byrds herrschen, wie uns die Flugwetterwarte Lindenberg mitteilt, nicht die übersichtlichen Wetterverhältnisse wie beim Chamberlin-Fluge. Bis gestern noch lagen die ersten 2000 km unter dem Einfluß eines Schlechtwetter-Gebietes. Byrd wartete offenbar dessen Abwandern nach Norden ab und trifft nun auf dessen Rückseite, nachdem er die ersten 100 Km. eher mit Gegenwind zu rechnen hat, zwar noch auf ungünstige Sicht- und Bewölkungsverhältnisse, aber auch kräftige Rückenwinde für eine Flugstrecke von etwa 2000 km. Aus dem Grenzgebiet zwischen dieser Zyklone- und Azorenhoch ist Nebel gemeldet, der aber die Navigation in diesem Bereich der Flugstrecke verhältnismäßig wenig stört.

Das nach Norden vorgestoßene Azorenhoch fördert nunmehr den Flug mit wechselnden, aber durchschnittlich westlichen Winden, bis etwa 1000 Kilometer vor der europäischen Küste eine Zyklone Einfluß auf die Witterung gewinnt, die augenblicklich über Irland liegt. Diese sendet heute vormittag bereits kräftige Ausläufer gegen Spanien vor, und es ist nicht ausgeschlossen, daß bei ihrem weiteren südlichen Abwandern in der Gegend der britischen Inseln sogar östliche Winde auftreten können. Jedenfalls wird es hier guter meteorologischer Navigation bedürfen, um länger anhaltende Gegenwinde zu vermeiden. Auch die Sicht- und Bewölkungsverhältnisse dürften sich nicht allzu günstig gestalten.

Im Festlande ist für die Zeit der Ankunft morgen abend oder übermorgen früh meistenteils gutes Flugwetter zu erwarten. Der durchschnittliche Rückenwind ist mit 10 bis 30 Kilometer pro Stunde bedeutend niedriger einzuschätzen als bei Chamberlins Flug, so daß die günstige Windverstetzung während des Fluges 500 bis 1000 Kilometer weniger betragen dürfte.

Der Preis von Oslo

Die deutschnationale Presse hat in den letzten Tagen immer wieder behauptet, daß die Friedens- und Verständigungspolitik ein völliges Fiasko erlitten habe. Den entgegengesetzten Standpunkt vertritt der „Pressedienst der Deutschen Volkspartei". Er erklärt, es sei der aktiven deutschen Verständigungspolitik gelungen, „das durch Krieg und Revolution in seinen Grundfesten erschütterte, durch die Inflation verarmte, von jeder militärischen Macht entblößte, aber von waffenstarrenden Völkern und Feinden rings umgebene Deutschland wieder zu einem bedeutsamen Faktor der internationalen Politik zu machen". Dr. Stresemann sei es gewesen, der auch die neuen Gelegenheiten benutzt habe, die uns die Regierungen Herriot und Briand in Frankreich boten, und die, so heißt es wörtlich, „verpaßt worden wären, wenn wir jenen Alles- oder Nichts-Politikern gefolgt wären, die auch damals nur immer nein sagten, heute aber großspurig erzählen, was sie alles erreicht hätten, wenn sie vor Briand und Chamberlain mit der Faust auf den Tisch geschlagen hätten".

Mit einer großen Geste erklärt das Organ der Deutschen Volkspartei: „Lassen wir sie reden und gehen unseren Weg weiter!" Wer sind die „sie"? Doch offenbar die Deutschnationalen, mit denen die Deutsche Volkspartei durch Dick und Dünn geht. Sie schmückt sich und ihren Führer mit dem Lorbeer der außenpolitischen Erfolge, die von der Linken vorbereitet wurden, als politischer Mut dazu gehörte, der hemmungslosen Demagogie entgegenzutreten, die draußen im Lande betrieben wurde, und zwar nicht nur von den Deutschnationalen, sondern auch von sehr vielen prominenten Vertretern der Deutschen Volkspartei.

Bemerkenswert ist in dem Artikel der volksparteilichen Korrespondenz noch der folgende Satz:

„Die kaiserliche Friedenspolitik der Vorkriegszeit hat es niemals verstanden, die Welt von ihrem guten Willen zu überzeugen, im Gegenteil hat eine Reihenfolge von Handlungen und Redewendungen, insonderheit die törichte Gewohnheit, vom Kriege und Kriegsmöglichkeiten gerade dann zu sprechen, wenn wir den Frieden wollten, den vielen Feinden des mächtig aufstrebenden Deutschlands in der Welt willkommene Gelegenheit gegeben, uns als den heimlichen, innerlich auf Krieg eingestellten Friedensstörer hinzustellen."

Als Gegenstück wird die Tatsache angeführt, „daß jetzt, acht Jahre nach dem europäischen Kriege, sieben Jahre nach dem Versailler Diktat, der amtliche Leiter der deutschen Außenpolitik durch die Verleihung des Friedensnobelpreises ausgezeichnet wird und damit Deutschland vor dem Angesichte der ganzen Welt in die Reihe der großen Friedensförderer einrückt."

Auch wir freuen uns dieser Wendung der Dinge und erkennen gerne an, daß Dr. Stresemann das Seine dazu beigetragen hat, sie zu verwirklichen. Wir sind überzeugt, daß er selbst die Auszeichnung, die ihm zuteil geworden ist, nicht als eine Huldigung für seine Person ansieht, oder gar für seine Partei, sondern für die Sache, für die — um nur einige Namen zu nennen — Männer wie Rathenau und Ebert die Bahn gebrochen haben.

Borah fordert Europa-Abstinenz

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung"

rj **New York**, 29. Juni

In einer politischen Kundgebung in Denver erklärte Senator Borah sich mit bemerkenswerter Entschiedenheit dagegen, daß die Vereinigten Staaten weiterhin ihre Energien zum Wohle Europas vergeuden. Die Vereinigten Staaten hätten genügend Aufgaben sowohl wirtschaftlicher als sozialer Natur in ihrem eigenen Lande zu lösen, deren Ernst und Bedeutung durch die Kriegserlebnisse und die günstige Konjunktur der Nachkriegszeit unterschätzt würden. Es sei Zeit, daß Amerika an sich selbst denke und den falschen Idealismus aufgebe, Europa helfen zu wollen.

Bei dem augenblicklichen Stand der Politik Europas müsse er sagen, daß alle Finanzhilfe, welche Amerika der alten Welt habe angedeihen lassen, nicht entfernt dazu geführt habe, den Friedens- und Aufbauwillen zu befestigen. **Nicht notleidenden Völkern, sondern Kriegshetzern sei durch Amerikas Unterstützung Hilfe**