

Vossische



Zeitung

15 Pfennig

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen

Die Vossische Zeitung erscheint als Morgen- und Abendblatt zwölfmal wöchentlich. Für Postabonnenten sind beide Ausgaben täglich. Inhalt: „Unterhaltungsblatt“, „Finanz- und Handelsblatt“ — Sonntag: Die illustrierte Beilage „Zeitsbilder“ und „Literarische Umschau“ — Mittwoch: „Reise und Wanderung“ — Donnerstag: „Recht und Leben“.

Wöchentlich 1.— Mark, monatlich 4.30 Mark in Berlin und Orten mit eigener Zustellung. Bei Ausfall der Lieferung wegen höherer Gewalt oder Streik kein Anspruch auf Rückzahlung. Anzeigepreise: mm-Zeile 30 Pfennig, Familien-Anzeigen mm — Zeile 18 Pfennig. Keine Verbindlichkeit für Aufnahme in bestimmter Nummer.

Verlag: Ullstein, Chefredakteur: Georg Bornhard, Verleger: Rodtger (im Assn. Handeltreibl.) Carl Meißner, Berlin, Uvarov.

Verlag und Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

Fernsprech-Zentrale Ullstein, Amt Dönhoff (A 7) 3600—3605 für den Paraverkehr Amt Dönhoff 3608—3606, Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus, Berlin. Postschekkonto Berlin 0000.

„Graf Zeppelin“ glücklich gelandet

Heute nacht um 23³⁵ Uhr in Lakehurst / Die kühne Fahrt von fast 112 Stunden

wsch. Lakehurst, 15. Oktober.

Die seit Stunden mit Spannung erwartete Landung des „Graf Zeppelin“ ist soeben um 23.35 mitteleuropäischer Zeit erfolgt. Wenige Minuten vorher war das Schiff in der beginnenden Dämmerung aus Richtung New York kommend, gesichtet worden. Sobald das Schiff über dem Flugplatz erschien, verminderte es seine Geschwindigkeit und nahm direkten Kurs auf die Halle. Rauchbomben wurden entzündet und die Winkstationen auf dem Felde nahmen die Verbindung mit dem Führerstand des „Zeppelin“ auf, um ihm den Weg zu weisen. Die ersten Halteseile fielen um 23.35, und damit hatte der „Graf Zeppelin“ seine ereignisreiche Fahrt beendet.

Der Eindruck der Landung

Sonderdienst der „Vossischen Zeitung“

wsch. Lakehurst, 15. Oktober

Vom Hallenbach aus gesehen, bot das Flugfeld in dem Augenblick, als der Zeppelin ankam, ein imponierendes Bild. Am weiten Rande waren die Mannschaften, die das Schiff in Empfang nehmen sollten, auf dem Feld verteilt. Admiral Moffett und Captain Goff mit ihren Stäben hatten in der Nähe der Halle Aufstellung genommen. Hinter ihnen barriere die Presse des Zeppelns, daß sie vorbringen darf. Auf der andern Seite erwarteten die Photographen den Zeppelin in der höchsten Erwartung, daß die Landung spät, also in der Dunkelheit, erfolgen werde. Der Zeppelin machte zunächst von der Nordseite des Flugfeldes erst. Auf einem Hintergrund von dunkelgrauen Wolken war der Lichtschein zu erkennen.

Um die Landung zu erleichtern, hatte das Platzkommando einen neuartigen Landemaßstab, der auf drei kantigen Hinterstellen läuft, festgesetzt und die Berechtigung besitzt, daß an seiner Spitze das Luftschiff festgemacht werden kann, verwendet. Sobald die Grundmannschaft die Tare ergriffen hatte, wurde das Luftschiff an diesem Landemaßstab befestigt und das Schiff dann durch dessen Motorwagen in die Halle geschleppt. Die Mannschaften dirigierten also nicht mehr die Richtung, sondern hatte das Schiff nur noch nieder- und gerade zu halten.

Die Fahrt des „Grafen Zeppelin“, der um 6.32 Uhr nachmittags mitteleuropäischer Zeit die amerikanische Küste erreichte, gestattete sich zu einer Triumpfhochzeit. Um 6.40 Uhr erreichte das Schiff die Stadt Laurel in Maryland, um 7 Uhr erschien es in Begleitung von drei amerikanischen Flugzeugen aus Baltimore, nachdem es um 37 Uhr in 300 Meter Höhe Washington überflogen hatte, wo es über dem Weissen Haus und über der deutschen Botschaft seine Begleitungsformation gegen hatte. Kurz nach 7 1/2 Uhr mitteleuropäischer Zeit wurde Philadelphia erreicht, wo ebenfalls in Washington Hunderttausende auf den Straßen und auf den Dächern begrüßten dem Luftschiff zuwinkten.

Da das Schiff noch über genügend Betriebsstoff verfügte, beschloß Dr. Eckener, nicht direkt Lakehurst anzufliegen, sondern zuvor New York noch einen Besuch abzustatten. Gegen 9 Uhr abends mitteleuropäischer Zeit erschien „Graf Zeppelin“ vor New York, flogen über dem Hudson und den Wellen-Längen von New York. Der Empfang durch die New-Yorker Bevölkerung war unbeschreiblich.

Die Menschen, die zu vielen Hunderttausenden aus den Geschäften und Büros auf die Straßen und Dächer gossen waren, gebürdeten sich wie rasend. Die Küstenbatterien schloß Salut, und groß Domänen der Geschäfte mischte sich in dem Begrüßungsgruß der Weibchen zu einer phantastischen Symphonie.

Der Befehl, den Dr. Eckener der Stadt New York abstellte, war völlig überraschend. Die Hundstunten der Nacht hatten kaum Zeit, den Zeitungen und der Bevölkerung von der Absicht Eckeners Mitteilung zu machen, als das Luftschiff auch schon in New York eingetroffen war. Die Kino-Operatoren, die bereits die Hoffnungen aufgegeben hatten, das Schiff über New York landen zu lassen, sahen mit größter Verblüffung zu den Ausstrahlungsschirmen, von denen das historische Ereignis am besten auf den Filmstreifen zu bannen war.

Etwa 30 Minuten nach dem Schiffe über New York und Flug um 9.25 Uhr mitteleuropäischer Zeit mit einer Stundenleistung von etwa 80 Meilen, die durch einen starken Rückenwind ermöglicht wurde, wurde in Richtung Lakehurst davon. Eine Reihe von Flugzeugen, darunter das Schweißschiff der „Bremer“ begleiteten den großen Drucker. Im Hafen liegen die Schiffe, während das Luftschiff über New York seine Kreise zog, ihre Sirenen erklingen, die sich mit dem Jubel der Hunderttausende mischten.

Rückblick auf die Fahrt

Der Sonderberichterstatter der „Vossischen Zeitung“, der die Fahrt an Bord des „Graf Zeppelin“ mitgemacht hat, gibt im folgenden nach glücklicher Landung seinen ersten zusammenfassenden Bericht:

Copyright Ullsteinhaus und New York American
Nachdruck und auszugsweise verboten.

* Lakehurst, 16. Oktober

Das war natürlich ein arger Mangel, daß um die Vormittag im Weiserfeld vorbringen wollte und dem nun das Schicksal eines Stücks durch seine Rechnung machte. Denn was gibt wohl die Welt darauf, wenn jetzt erklärt wird, daß jener Sturm am Sonnabend morgen noch etwas sehr Gutes mit sich brachte: die Erklärung nämlich, daß die Konstitution des Schiffes sich in jener ungewohnten harten Verhältnisse, die den Schiffskörper mit selten erlebter Gewalt und Schnelligkeit nach oben und wieder nach unten trieb, völlig brauchbar erweisen hat. Man wird sich vor von dem Fach sprechen, das wie erlitten haben, wird auf unsere Notrufe hinweisen und auf unter angenehmes Treiben über den Ocean.

Man weiß nicht, was die Fahrtteilnehmer jener Vormittag immer im Gedächtnis bleiben und wie werden die Landung bange hartens nie vergessen. Ein Blick, daß Dr. Eckener sein Schicksal aus seinem Fach machte, und selbst in die Passagierlande die aufregende Nachricht brachte, was geschah sei. Er beruhigte uns zwar und machte noch allerdings scherzhaft, aber so recht war doch niemand zum Lachen aufgeleitet und Dr. Eckener wohl selbst am wenigsten.

Wie kam es eigentlich? Wir fuhren in schneller Fahrt über das Wasser und hatten schon mehrfach ausgerechnet, wann wir

vorwiegend in Lakehurst landen würden. Wir hatten noch einen herrlichen Sonnenaufgang miterlebt und vertrieben uns die Zeit mit allerlei Kurzweil, als plötzlich ein Unwetter ausbrach, in dem der Wind innerhalb einer Minute auf seine höchste Stärke anwuchs und völlig umsprang. Ein und her wurde das Luftschiff geschleift. Bald fand die Hölle nach oben, bald tief unten. Im Gabel und Rahmen wurde alles durchstieben. Ebenfalls plötzlich aber (lauter) der Sturm wieder ab und bald war alles wieder gut.

Wenn das Aufreisen der Stabilisierungsfläche geschah, ist, und wodurch dieses Aufreisen verursacht wurde, weiß niemand zu sagen. Nur soviel steht fest, daß das Schiff als solches sich sehr bewährt hat.

Ein Glück trotz allem, daß Dr. Eckener sich am vergangenen Donnerstag nicht durch die schlechten Wettermeldungen vom Nordatlantik abhalten ließ, die große Amerika-Reise anzutreten, sondern entschloß den Staatbeich ganz und sich einfach auf die am weitesten südlich ausstehende Pointe warf. Sonst wären wir heute vielleicht noch im Friedrichshagen und würden nicht den recht amerikanischen-überfliegenen Empfang über uns ergehen lassen dürfen.

Auch für die Propaganda des Luftschiffes als Verkehrsmittel war es auf so, denn ein noch längeres Subventionen hätte keinen übergehenden Eindruck gemacht und unsere Fahrt über den Atlantik selbst, die unangenehmen Zwischenfälle eingerechnet, den besten Beweis für die Brauchbarkeit des Schiffes. Wir luden uns das glückliche Wetter aus zu einer Zeit, wo die großen Oceanpendler auf dem Nordatlantik mit schweren Windflößen zu kämpfen hatten und große Verstopfungen in Kauf nehmen mußten.

Welches Verkehrsmittel kann sich so dem schlechten Wetter entgegen, und welches Atlantik-Verkehrsmittel ist selbst dann noch so zuverlässig, wie das Luftschiff? Reichens Innenminister G. Zeppelin hatte ganz Recht, als er mit einmal ganz unermittelt in einem Gespräch sagte, daß er bislang noch nicht so angeben gereift sei wie in dem „Graf Zeppelin“. Alle Vorteile des modernen Verkehrs und seiner Größe hätte das Luftschiff in sich vereinigt und seine feine Nadelte. Das