

Berliner Tageblatt

XIII. Jahrg. Nr. 40

2. Oktober 1924

Wochen-Ausgabe für Ausland und Uebersee

Schweiz 30 Fr., Spanien 30 Petas., Tschechoslowakei 150 Kr., Türkei 25 sh., Uruguay 6 Peso oro., Venezuela 5 \$ U. S. A., Vereinigte Staaten (U. S. A.) 5 \$, Zentralamerika 5 \$ U. S. A., Anzeigen für die wöchentliche Nonparillische Radolf-Mosse-Waren 0,50 Gm. für die 27 mm breite Zeile. Alleinige Anzeigenannahme: Expedition Radolf Mosse, Berlin SW 13, Halle a. S., Köln a. Rh., Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Stuttgart, Prag, Wien, Budapest, Warschau, Bukarest, Amsterdam, Basel, Zürich, Druck u. Verlag von Radolf Mosse, Berlin. Telegr.-Adr.: Berlin-Berlin. — Radolf Mosse-Ges.

Die Deutschlandfahrt des Amerika-Zeppelins.

Auf der Fahrt.

(Von unserem Sonderkorrespondenten Kirchhofer über Hamburg aus dem Zeppelin-Luftschiff abgeworfen.)

K. An Bord des „Z. R. 3“, 25. September.

Endlich ist der Tag da, an dem uns das stolze Luftschiff in der Höhe von durchschnittlich 800 Metern über ganz Deutschland fahren soll. Die Mitfahrer warten sehnsüchtig auf die Abfahrt und müssen immer wieder von einem Tag zum andern vertrieben werden. Gewissenhaft, wie man in solchen Fällen sein muß, hat man die Nacht vor dem Aufbruch gründlich überhört. Noch in der Nacht vor dem Aufbruch brach über dem Bodensee ein orkanartiger Sturm los, der bis in die Morgenstunden hinein solcher Heftigkeit andauerte, dass auf dem See jegliche Schifffahrt lahmgelegt war. So wurde der Start auch am heutigen Morgen wieder zweifelhaft. Endlich gegen 9 Uhr gemacht werden konnte. Kurz nach 9 Uhr ging das Schiff in die Höhe. Prachtvoll liegt der Bodensee in der langsam abwärts liegenden Wolken brechenden Morgensonne. Ein ungemein

vier Stunden bewältigt. Aus dem Wolkenmeer tauchen plötzlich zwei Flieger auf und begleiten uns links und rechts vom Schiff bis Kassel. Zwischen der Wilhelmshöhe und der Stadt fahren wir mit unermindelter Schnelligkeit kurz nach zwei Uhr dahin. Eine Stunde später sind wir in Hannover. Kurz nach vier Uhr über der alten Hansestadt meer der Stadt hervor. Mit nordöstlichem Kurs geht's nun Hamburg zu.

Nachfahrt über der Ostsee.

Bis zur schwedischen Küste.

(Von unserem Sonderkorrespondenten.)

K. An Bord des „Z. R. 3“, 26. September.

Vor Hamburg steigt das Luftschiff die Geschwindigkeit auf 125 Kilometer in der Stunde. Leise sinkt schon die Dämmerung über die Stadt, als wir Hamburg mit seinen mächtigen Hafenanlagen überfliegen. Der Hafen dünkt uns wie ein schmaler Kanal und die drängen sich an die Fenster, man sieht freudig der Bevölkerung zu, die dichtgedrängt die Plätze und Alsterkais umsäumt. Nach einer grossen Schleife geht es nordwärts. Flensburg, die Heimatstadt

„Echoloot“ bezeichneten neuartigen Apparat registriert und auf Grund der Schallwirkungen die Höhe des Luftschiffes genau festgestellt.
In der Funkkabine arbeiten die Telegraphisten ohne Unterbrechung stationen wünschen uns Glück. Telegramme von den Städten und Dörfern laden mit rührender Herzlichkeit zum Besten der Schiffsleitung bei allem guten Willen unmöglich, die sämtlichen Wünsche zu erfüllen. Leider ist die Station so überlastet, dass wir nur wenige Worte funken können. Die Messungsversuche ergeben so günstige Ergebnisse, dass es der Schiffsleitung jederzeit möglich ist, genau Höhe und Standort des Luftschiffes festzustellen.

An Bord über Berlin.

(Funktelegramm unseres Sonderkorrespondenten an Bord des „Z. R. 3“.)

K. An Bord des „Z. R. 3“, 26. September.

Überfliegen soeben, 10 Uhr, Berlin. Millionen weiser Tücher winken uns entgegen. Berlins Empfang bisher schönster. Hamburger und Berliner Abwurf angekommen? Drahtet.

*

Auf seiner grossen Deutschlandfahrt hat, schließlich erwartet, das Amerika-Luftschiff heute für Berlin überfliegen. Gegen 10 Uhr erschien es über dem Zentrum Berlins. Gegenüber dem Reichshauptstadt begrüssung von einer nach Millionen zählenden Menschenmenge, die mit Schwenken von Tüchern und Hüten dieses Windwörter der deutschen Technik willkommen heisst. Hurraufe stiegen empor; auf den Strassen und Plätzen bildeten sich dichte Menschenmengen, die begeistert den Flug des Luftschiffes verfolgten. Der Führer des Zeppelins, Dr. Eckener, nahm, von Staaten kommend, den Kurs über Grunewald, Charlottenburg, Tiergarten, steuerte dann über das Stadttürme nach dem Osten zu, um nochmals die Stadt in der Diagonale zu überfliegen. Der Weg führte dann weiter nach Neukölln. Da darauf enterte sich das Luftschiff in der Richtung nach Königswusterhausen.

Berlins Funkgruss.

Der Berliner Bürgermeister Dr. Scholz richtete am Mikrophon der Funkstation heute folgende Begrüssungsansprache an die Mannschaft des Zeppelin-Kreuzers „Z. R. 3“:

„Per aspera ad astra“, so begrüsste am 25. August 1909 Bürgermeister Dr. Leicke den Grafen Zeppelin, als er zum ersten Male mit „Z. R. 3“ in Berlin landete. „Per aspera ad astra“, so grüsste ich auch heute namens der Stadt Berlin und des Herrn Oberbürgermeisters, der zur Leitung der Sitzung des Deutschen Städtetages in Hannover weilte, die Schüler Zeppelins, die sich anschicken, der Welt zu zeigen, was das deutsche Volk nach so schweren Kriegsjahren und Nachkriegsjahren dennoch vermag. Willkommen in der Reichshauptstadt, im Herzen Deutschlands! Vier Millionen Menschen rufen Ihnen, den Beherrschern der Lüfte, jubelnd und doch tiefbewegt den Gruss zu. Der alte Graf Zeppelin hat das Luftschiff dazu bestimmt, die Völker der Erde einander zu nähern. Möge Ihr Schiff diese Aufgabe erfüllen und dazu beitragen, eine Wende in den Geschicken der Völker herbeizuführen, besser als es Konferenzen und Verträge vermögen.“

Nach dem grossen Sohne Spaniens ist noch niemand von Amerika gelangt. Mit gleichem Mut wie jene, die Sie sich bald durch die Luft den Weg nach dem Lande bahnen, das einst die Sehnsucht vieler Deutscher war. Denen dadurch aber, die aus deutscher Erde entstanden, wird das Herz höher schlagen in dem Gefühle zurück zu sein. Möge Ihnen heute und immer eine gute Fahrt beschert sein, das wünschen wir Berliner von ganzem Herzen! Deutsche Meister und Arbeiter beweisen durch dieses Werk, dass wir uns den Platz an der Sonne nicht nehmen lassen.“

Glatte Landung im Heimathafen.

Friedrichshafen, 26. September, 5 Uhr 25 Min.

Nach 32 1/2 stündiger Fahrt ist „Z. R. 3“ um 5 Uhr 20 Minuten in Sicht der Luftschiffwerft gekommen und schwebte 5 Uhr 25 Minuten von den jubelnden Zurufen der gesamten Belegschaft und der Friedrichshafener Bürger empfangen, über seinen Heimathafen. Wie schon geahnt, hat sich das Wetter am Bodensee in den Nachmittagsstunden nordostwind, dass die Verteilung sich veranlasst sah, Reichswehrtruppen und Mannschaften der Landespolizei zur Verstärkung des Landungskommandos herbeizuziehen. Man hat alle Vorbereitungen getroffen, um mit möglichst Besinnlichkeit „Z. R. 3“ in die Halle hinein zu bringen. Ein riesiger Raupenschlepper, der eine Spezialkonstruktion besitzt, mit deren Hilfe es möglich ist, die Führergondel unverändert auf den Schlepper zu schrauben, stand bereit, um den Luftkörper in etwa von einer Höhe gepakt und gegen die Halle zu drücken. Um 5 Uhr 30 Minuten krenzte das Luftschiff noch immer über der Stadt Friedrichshafen und dem Bodensee, hatte jedoch den gelben Landungswimpel noch nicht gezogen. Trotz schweren Sturmes erfolgte später die Landung glatt und ohne Zwischenfälle.

*

Die drahtlose Nachrichtenübermittlung vom „Z. R. 3“, die es uns ermöglichte, über den jeweiligen Stand des Schiffes unsere Leser in unseren Blättern sowie auch durch Ausstrahlung in unseren Filialen Mosse-Haus mit den bewährten Apparaten der Firma C. Lorenz Akt.-Ges., Berlin-Tempelhof, ausgeführt.



Der Amerika-Zeppelin über der Reichshauptstadt.

Z. R. 3 umkreist den Berliner Rathausurm.

mit durcheinandergewirbelt sind Gäste in der Kabine. In der einen fünf Amerikaner von der Untersuchungskommission. Unter ihnen ein junger Mann, der künftige Kommandant des Schiffes, wenn es die amerikanische Flagge tragen wird. Eine magere, grosse Gestalt mit markanten, wetterharten Zügen. Mit beneidenswerter Ruhe und Gelassenheit sahen diese Herren schon seit Stunden auf ihren Plätzen. Selbst die tolle Aussicht auf die ideale Nordatlantische Fahrt mit ihren vielen Gefahren vermochte in ihnen keine Begeisterung zu erwecken. Die Journalisten, die Industrievertreter und Fotografen und Filmleute. Unter den Kurbeldrehern der in der ganzen Welt bekannte Kameramänner, wie ein Hecht über dem Luftschiff hin und her zu sehen. Bald hinten, bald vorn, bald auf der linken Seite, mit seinem an Brust festgeschalteten Kurbelrad zu filmen. Er ist überall da, wo es geht, den Papst zu fotografieren. Er war in Indien, auf Grönland und wäre heute sicherlich in China, wenn ihm die Zeppelin-Sensation nicht hier festhalten würde. Er hofft im geheimen immer noch, dass es ihm mit oder ohne Erlaubnis des Schiffsführers gelingt, an der grossen Amerikafahrt teilzunehmen, um dabei wohl einen sensationellen Kurbelrad zu können. Möglich führt unser Riesenvogel über den grossen Teppich des Nordatlantischen Ozeans. Etwa in 1000 Meter Höhe überfliegen wir kurz nach vier Uhr Sigmaringen. Riesige Wolkenflächen rasen über uns hinweg. Zu dem wir in Wolken über die Küste und Pferde rennen vor dem ungewohnten Anblick der Küste und Hirsche, in einer Waldlichtung fliehen unter dem Blick der Fremden. Vor dem fremden Ungeheuer, von einem riesigen Weissen, langsam flacht sich das Land wieder ab. Wir fahren über die Ebene zu. In prächtigem Bogen schwenken wir über die Ebene. Ein Mittag liegt rechts neben uns das Meer. Ein unbeschreiblich schöner Anblick. Auf dem Meer und Dächern winkt uns die Bevölkerung zu. In diesem Tempo geht's nun die Bergstrasse entlang. Die Stimmung des Dampfer bei ruhiger See. Nur empfindlich kalt ist es hier oben. Man holt Mäntel und Decken hervor. Schon nach vier Stunden haben wir Darmstadt hinter uns. Wie ein prächtiger Film rollen wir über die Berge. Die ganze Bevölkerung ist auf den Dächern und in den Gassen. Mit einer Handlung bringt das Schiff der alten Handelsstadt Friedrichshafen. Dann wieder weiter mit der vollen Kraft der vier Motoren. Ich werfe einen Blick in den Führergondel. Da steht Eckener, der wettergebräunte Flensburger, ruhig und mit bewundernswürdiger Gelassenheit den Eindruck eines Winterportiers als eines Luftschiffkommandanten. An seiner Seite steht Eckeners rechte Hand, der Luftschiffant Fleming, ein erfahrener, kriegsgeübter Flieger, der mit seinen Kriegs-Zeppelin schon hundert Stunden steuern konnte. Links neben ihm steht der Kameramann, schon einige hundert Zeppelfahrten hat er gemacht. Schwere Wolken haben sich allmählich über uns gelegt. Manchmal wird es, wenn wir in diese Dämmerung hineinstossen, dunkel wie in der Dämmerung. Bald wird es mit der Eisenbahn bedeckt, haben wir in kaum

Eckeners, begrüsste uns mit Schiffspfeifen und Illumination. Nun geht es wieder nach Süden. Als wir kurz nach sieben Uhr Kiel passieren, ist es bereits Nacht. Nun beginnen die ersten Messversuche.
Pechschwarz ist die Nacht. Wir fahren mit mittlerer Geschwindigkeit über die Ostsee mit der Richtung nach der Insel Rügen. Hier und dort blitzt ein Leuchtturm auf und sendet seine fahlen Strahlenbündel ins Meer hinaus. Gestirne bohren sich in die Dunkelheit der Nacht. Die Motoren summen immerfort ihr monotonen Lied. Besatzung und Passagiere rüsten sich zum Schlafen. Die Kabinen werden im Nu zu Schlafkammern. Aus der Küche des Schiffes wird schnell das frugale Abendbrot serviert; warme Würstchen und Aufschnitt. Hier oben in den Lüften sind alle einander gleich. Die Küche ist sozialisiert; Kommandant und Maschinist, Prüfungs-Kommissare, Journalisten und Filmleute, alle essen sie die warmen Würstchen mit demselben Heissbrot, den die rauhe Höhenluft der Ostsee erzeugt hat. ... Dann wird es ruhig im Schiff, die Leichter verfliehen. Nur vorn in der Führergondel und bei den Motoren wird gearbeitet. Dr. Eckener zeigt mir von seinem Stand aus die ihm vertrauten Küstenstriche der Ostsee. Nach Lübeck schlägt das Schiff nordöstlichen Kurs ein. Bald ist die Küste entfallen; wir sind auf der offenen See. Langsam beginnt sich der Himmel zu klären. Um elf Uhr kommt die dänische Insel Bornholm in Sicht; sie wird umkreist, und mit voller Kraft streben wir nun nordwestlich der Südküste Schwedens zu.
Mit der Abkling der Maschinisten geht die endlos lange Laufgang entlang, vorbei an den vielen Benzintanks. Eine schmale Leiter führt uns in die hintere Motorgondel. Einen Augenblick schweben wir frei, der Gegenzug eines Hundert-Kilometer-Tempos schlägt uns entgegen und nimmt fast den Atem. In der kleinen Gondel vollführt der 400-PS-Motor einen ohrenbetäubenden Lärm. Von der hinteren, offenen Plattform der Gondel bietet sich mir ein traumhaft schöner Anblick. Sternklar ist die Nacht geworden. Aschfall beleuchtet der Mond das Meer und den silbernen Leib des Luftschiffes. In der Ferne die ersten Lichter Schwedens, nach einer Stunde überfliegen wir Malmö, das mit seinen tausend farbigen Lichtern geradezu märchenhaft wirkt. Helsingfors kommt in Sicht. Das Schiff kehrt nach und kurz vor vier Uhr Stralsund erreicht. Ueber Sassnitz geht es wieder über See in Richtung Kolberg. Ueber dem Wasser werden einige Neuerungen, die für die Luftschiffnavigation besonders auf offenem Meer von grosser Wichtigkeit sind, ausprobiert. Ein Schuss wird, zum Entsetzen aller Passagiere, abgefeuert, sein Echo vom Meer her wird auf einem