Heute „Sport-Spiegel“

Morgen-Ausgabe

Einzel-Nummer 20 Goldpfennig.

Erscheint wöchentlich zwölfmal. Illustrierte Gratis-Wochenschriften: „Der Weltspiegel“, „Modenspiegel“, „Technische Rundschau“, „Sportspiegel“, „ULK“, „Haus Hof Garten“. Bezugspreis: wöchentlich 1,25 Goldmark einschließlich Zustellung durch die Botenfrau, im voraus zahlbar; durch die Post 5.50 Goldmark monatlich exklusive Zustellung, Ausland ausschließlich Postaufschlag bzw. Kreuzbandporto. Auslands-Bezug durch die Hauptexpedition und die Postanstalten in Deutsch-Oesterreich, Tschechoslowakei, Ungarn, der Schweiz, Italien, Luxemburg, Holland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, Lettland, Estland; für alle übrigen Staaten ist der Bezug nur mit Kreuzband durch die Expedition dieses Blattes möglich. Im Falle höherer Gewalt oder Streiks haben unsere Bezieher keinen Anspruch auf Nachlieferung oder Erstattung des entsprechenden Entgelts. In Groß-Berlin abonniert man bei der Hauptexpedition SW. 19, Jerusalemer Str. 46—49 und den nebenstehend aufgeführten Filialen. (Fernspr.: Dönhoff 8440—3455, für den Fernverkehr 4207—4209.) Telegramm-Adresse: „Berlibla“, Berlin. Rudolf Mosse-Code. — Postscheckkonto Nr. 324, Rudolf Mosse, Berlin NW. 7. Anzeigenpreis: Die 12gespaltene Zeile 1 Goldmark. Die Aufnahme von Anzeigen an bestimmten Tagen, in bestimmte Ausgaben oder an bestimmte Stellen wird nicht gewährleistet.

Chefredakteur: Theodor Wolff in Berlin.

Inseraten- und Abonnements-Annahme in Groß-Berlin: Hauptexpedition SW. 19, Jerusalemer Straße 46/49. Filialen: Leipziger Straße 103; Potsdamer Straße 33; Zimmerstraße 59; Königstraße 56/57; Rosenthaler Straße 48; Schönhauser Allee 144; Moritzplatz; Köpenicker Straße 67/68; Rathenower Straße 3; Turmstraße 61; Schiffbauerdamm 4; Kochhannstraße 9; Große Frankfurter Straße 101; Frankfurter Allee 286 und 346; Blücherstraße 69; Fidicinstraße 9; Wiener Straße 1/6; Greifswalder Straße 197; Fennstraße 1; Müllerstraße 135; Badstraße 61; Rheinsberger Straße 79; Charlottenburg: Tauentzienstraße 2; Kantstraße 34; Scharrenstr 39; Nürnberger Straße 25/26; Kaiserdamm 20; Friedenau: Rheinstraße 19; Halensee-Grunewald: Henriettenplatz; Lichtenberg: Frankfurter Allee 241; Lichterfelde-West: Carlstr. 1/2; Neukölln: Berliner Str. 41; Hermannstr. 93/94; Kaiser-Friedrich-Str. 247/248; Pankow: Bornholmer Str. 1; Schmargendorf: Breite Straße 14; Schöneberg: Hauptstraße 23/24; Martin-Luther-Straße 9; Steglitz: Albrechtstr. 130; Tempelhof: Berliner Str. 147; Treptow: Krüllsstr. 7; Weißensee: Streustr. 126; Wilmersdorf: Uhlandstr. 88; Kaiserplatz 13. In der Provinz: Brandenburg a. d. H.: Hauptstr. 4; Breslau: Schweidnitzer Str. 21/22; Cöpenick: Schloßstr. 1; Frankfurt a. O.: Regierungsstr. 4a; Niederschöneweide: Brückenstr. 22; Potsdam: Brandenburger Str. 23; Spandau: Breite Straße 47; Stettin: Paradeplatz 8.

Druck und Verlag: Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung

Nr. 492
Ausgabe für Berlin

53. Jahrgang
Donnerstag, 16. Oktober 1924

Die Landung des „Z. R. 3“ in Lakehurst.

Willkommen in Lakehurst!

Von [Nachdruck verboten.]

Geheimrat Professor **Dr. Hergesell.**

Am Tage der Landung des Zeppelin-Luftschiffes in Lakehurst haben wir unseren B. M.-Mitarbeiter nach Lindenberg in das Observatorium des Geheimrats Prof. Dr. Hergesell gesandt und den hervorragenden Gelehrten, der als Freund des Grafen Zeppelin in engster Beziehung zu der Entwicklung dieser Luftschiffe steht, gebeten, sich zu der flugtechnischen Großtat zu äußern. Geheimrat Dr. Hergesell hat die Freundlichkeit gehabt, uns die folgenden Erklärungen zur Verfügung zu stellen.

Die vollzogene Ueberfahrt des Luftschiffes ist nur ein letztes Glied in der Kette der Entwicklungen dieser Art Fahrzeuge. Es war von jeher der Wunsch und die Absicht des Grafen Zeppelin, seine Luftschiffe für große Fahrten auszubauen. Das konnte nur allmählich geschehen. Die Entwicklung der Technik des Aluminiumbaues ging nur langsam vonstatten, und doch fand sich schon in den ersten Zeiten ein großer Widerstand gegen, wie man damals sagte, derartige Riesenungeheuer. Schon als die ersten Z-Schiffe gebaut wurden, tat einer unserer ersten Ingenieure den Ausspruch: Ich glaube niemals, daß ein derartiges Ungetüm längere Fahrten unternehmen und vor allen Dingen auf dem Lande ohne Bruch niedergehen kann. Es war ein beständiger Kampf von seiten des Grafen Zeppelin und mir gegen diesen Widerstand. Er wurde überwunden.

Die Z-Schiffe vergrößerten sich von Jahr zu Jahr und nahmen schon im Kriege jene Dimensionen an, die wir heute bei dem „Z. 126“ kennengelernt haben. Es war eigentlich der Wunsch der Bauleitung, dieses Schiff noch größer zu bauen. Man dachte an etwa 100 000 Kubikmeter. Verschiedene Umstände, auf die ich hier nicht näher eingehen will, haben dies verhindert. Wäre der Wunsch der Bauleitung erfüllt worden, so wäre ein Zuschwerwerden des Schiffes am 11. Oktober morgens durch die Temperaturverhältnisse sicherlich nicht erfolgt.

Wie eifrig der Wunsch des Grafen Zeppelin, große Luftschiffe für große Fahrten zu bauen, von uns beiden verfolgt wurde, dafür spricht am besten unser Projekt, die arktischen Regionen geographisch und geophysikalisch durch ein Luftschiff zu erforschen. Bereits im Jahre 1909 arbeiteten wir einen Plan für eine solche wissenschaftliche Expedition aus. Wir wollten mit aller Vorsicht zu Werke gehen. Eine Vorexpedition, wesentlich durch die Munifizenz des Großindustriellen Friedländer-Fuld gefördert, begab sich zur Erforschung der arktischen Luftfahrtverhältnisse in die Umgebung von Spitzbergen. Wir erkannten, daß eine solche Fahrt nicht unschwer ausgeführt werden könne. Eine Halle in Spitzbergen, ein größeres Schiff — immer die Forderung auf Vergrößerung — war notwendig, um mit Erfolg zum Ziele zu kommen. Diese Expedition kam nicht zur Ausführung. Der Weltkrieg hat sie verhindert. Es besteht kein Zweifel, daß wir schon vielleicht im Jahre 1917 oder 1918 mit den Z-Schiffen die Meere befahren hätten. Nach dem Kriege war natürlich eine Ausführung des Planes unmöglich.

Wir wollen hier nicht vergessen, daß auch im Kriege unsere Z-Schiffe Großes geleistet haben. Die Fahrt eines Zeppelins von unserer Z-Station im Balkan in die heißen Regionen der afrikanischen Wüste bis beinahe nach Ostafrika ist in ihren Leistungen nicht zu unterschätzen. Hier ging die Fahrt von den verhältnismäßig kühlen Regionen der Balkanhalbinsel in die Gluthitze der Wüste. Das sind die schwierigsten Verhältnisse, die ein mit Gas gefülltes Luftschiff zu überwinden hat. Das Z-Schiff wurde damals zurückgerufen, kurz vor seinem Bestimmungsort, weil die Ereignisse in Ostafrika schneller gegangen waren, als wir gedacht hatten. Es sollte Munition, vor allem aber Medikamente für die Spitäler unserer Kolonie bringen. Diese Leistung wollen wir auch heute nicht vergessen, wenn wir den gewaltigen und kühnen Flug über den Atlantischen Ozean betrachten.

Zur Würdigung dieser Fahrt mögen noch einmal die Momente zusammengefaßt werden, die beim Durchqueren des Ozeans in Betracht kommen. Ungünstig waren die hohen Temperaturen am Bodensee, die die Füllung des Schiffes sehr schwierig machten. Vom Wetter begünstigt war die Fahrt über Europa, wo leichte Ostwinde sie beschleunigten. Etwas erschwerend machte sich der Golf von Biskaya bemerkbar, wo eine atmosphärische Störung die Geschwindigkeit herabdrückte. Der Führer bog deshalb nach Passieren von Kap Ortegal etwas nach Süden aus, um die günstigen Passatwinde aufzusuchen. Ein Plan, der vollkommen gelang. Mit leichtem Passat fuhr das Schiff im schönsten Wetter, von hinten geschoben, bis über die Azoren hinaus. Hier begannen aber die Schwierigkeiten, die bereits von unseren Situationstelegrammen und auch von den amerikanischen Wetternachrichten angekündigt wurden. Ein ausgedehntes Tiefdruckgebiet lagerte zwischen Halifax und den Bermudasinseln hart vor der nördlichen ostamerikanischen Küste. Das Schiff hatte deswegen zunächst hindernde Südwestwinde zu erwarten, die erst nach Passieren des ostwärts wandernden Tiefs sich in günstige Nord- bis Nordwestwinde verwandelten.

Die Schiffsleitung hat nach den bisherigen Nachrichten die Situation auch voll erkannt. Der Kurs wurde stark nach Norden gesetzt, um auf die Nordseite des Tiefs zu kommen. In den Mittagsstunden des Dienstag hatte wegen des Gegenwindes das Schiff nur eine Geschwindigkeit von etwa fünfzig Stundenkilometern. Sie steigerte sich aber am Abend schon, als das Fahrzeug den südlichen Luftwirbel im Norden passiert hatte, auf etwa 140 Kilometer. Es ist anzunehmen, daß es nunmehr wieder in günstigere atmosphärische Verhältnisse kam. Ein Hochdruckgebiet lagert über ganz Ostamerika und schob sich schon Dienstag bis Labrador vor.

Wenn diese Mitteilungen erscheinen, hat das Schiff schon glücklich sein Ziel, den Luftschiffhafen Lakehurst, erreicht. Als alter Freund und Mitarbeiter des Grafen Zeppelin sehe auch ich mit Stolz auf diese Leistung der deutschen Technik und des deutschen Luftschiffbaues, wenn sie auch unter erschwerenden und durch die Kriegsniederlage erzwungenen Bedingungen erfolgt. Ich denke mit Wehmut des deutschen Mannes, des Grafen Zeppelin, der in dem ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts uns Deutsche, die wir auch damals schon von Parteien und Meinungen zerrissen waren, zum gemeinsamen Arbeiten, gemeinsamen Hoffen und Denken zusammenzwang. Möge auch diese Tat des Grafen Zeppelin — denn als eine solche sehe ich die Uebermeerfahrt nach Amerika an — uns Deutschen ein Hinweis dafür sein, daß wir einig sein und nach gemeinsamen und großen Zielen streben müssen. Vor allen Dingen aber soll sie uns ein Denkmal für das große Werk des Grafen Zeppelin sein, das durch die Kriegswirren und durch das Elend nach dem Kriege schon beinahe in Vergessenheit geraten ist.

* * *

Der Empfang des „Z. R. 3“ in Lakehurst.

(Funktelegramm unseres Sonderkorrespondenten.)

Lakehurst, 15. Oktober.

Der letzte Ruhetag vor der Landung des Riesenluftkreuzers aus Deutschland bot auf dem Flugfelde Gelegenheit zu mannigfachen Erörterungen über den beispiellosen Erfolg der ersten transatlantischen Reise eines lenkbaren Luftschiffes. Allgemein kam die rückhaltlose Bewunderung für Dr. Eckeners glänzende Führung zum Ausdruck, und es wurde vorbehaltlos anerkannt, daß schwerlich ein schlagenderer Beweis für die praktische Verwendbarkeit des Zeppelintyps für weit ausgedehnte Verkehrsflüge hätte erbracht werden können. Der Empfang heute mittag wird demgemäß zu einer festlichen Kundgebung gestaltet. Der Oberbürgermeister von New-York hat in letzter Stunde unter dem Eindruck der Meldungen von dem erfolgreichen Verlauf der Fahrt den Vorsitzenden der deutschamerikanischen Verbände New-Yorks, Richter Oberwagner, beauftragt, sich nach Lakehurst zu begeben und die kühnen deutschen Luftpioniere namens der Stadt New-York zu bewillkommnen. Auch ein Bankett wird ihnen in der Handelsmetropole der Vereinigten Staaten von einem besonderen Komitee geboten werden. Wenn das Luftschiff kurz nach Sonnenaufgang über New-York erscheint, werden gleichzeitig vom Flugplatz Nitchel-Field fünf Deeres-Flugzeuge aufsteigen, um es auf der Rundfahrt über den großen Städten im Osten als Ehreneskorte zu begleiten. Wenn die deutschen Offiziere und Mannschaften gelandet sein werden, dürften sie rechtschaffen müde sein, haben sie doch während der dreieinhalbtägigen Fahrt nur selten ruhen können, und mancher von ihnen ist überhaupt nicht zum Schlafen gekommen. Wahrscheinlich werden daher verschiedene ihnen zu Ehren geplante Festlichkeiten einige Tage verschoben werden.

Die Landung.

Unter stürmischer Begeisterung der Zuschauer. — Eine Botschaft des Präsidenten Coolidge an Dr. Eckener.

(Funkentelegramme unseres Korrespondenten.)

Lakehurst, 15. Oktober, 3 Uhr nachm. (M. E. Z.)

„Z. R. 3“ ist soeben über dem Flughafen glücklich eingetroffen. Die Witterung ist sehr günstig, es herrscht fast völlige Windstille, so daß voraussichtlich eine glatte Landung in der Luftschiffhalle möglich ist.

Lakehurst, 15. Oktober, 3 Uhr 11 Min. nachm. (M. E. Z.)
(Meldung der Funkstation Rudolf Mosse-Haus.)

„Z. R. 3“ ist soeben hier glatt gelandet.

Lakehurst, 15. Oktober, 3 Uhr 57 Min. (M. E. Z.)

Die Landung des „Z. R. 3“ ist sehr gut verlaufen. Als die zahlreich aufgebotenen Marinemannschaften die Seile des Luftschiffes ergriffen hatten, wurden die Maschinen abgestellt und 10 Minuten nach der Landung war das Luftschiff in der Halle geborgen. Die Besatzung sah sehr frisch aus, war in sauberer Uniform und zeigte keinerlei Eile, das Schiff zu verlassen. Die Zuschauer tobten in wilder Begeisterung, so daß die Kapitäne des Luftschiffes oft genötigt waren, um Ruhe zu bitten. Die Führer Dr. Eckener und Kapitän Klein wurden von zahlreichen Personen beglückwünscht.

Dr. Eckener hat vom Präsidenten Coolidge eine Botschaft erhalten, die folgenden Wortlaut hat: „Ich gratuliere Ihnen zu der erfolgreichen transatlantischen Reise des großen Lenkluftschiffes, das Sie aus Deutschland nach den Vereinigten Staaten geführt haben. Diese Reise ist nicht nur ein aufregendes Erlebnis und ein glänzendes Abenteuer, sie ist weit mehr ein epochemachender Erfolg. Weil sie, wie nie zuvor, die Möglichkeiten von sehr weiten Fernflügen mit Luftschiffen des Leichter-als-Luft-Systems dargetan und auch deren Fähigkeit erwiesen hat, bedeutende Frachtmengen und eine erhebliche Anzahl von Fahrgästen mitzuführen. Die Geschicklichkeit und die Tüchtigkeit der deutschen Techniker im Bau von so wunderbaren Luftfahrzeugen und ihre Geschicklichkeit, das Luftschiff so erfolgreich und ohne Unterbrechung oder Zwischenfälle von Friedrichshafen nach Lakehurst zu führen, ist ein Ereignis von weltweitem Interesse. Mir und dem amerikanischen Volke ist es eine große Genugtuung, daß friedliche Beziehungen zwischen Deutschland und Amerika wieder voll hergestellt sind, und daß dieses große Luftschiff den ersten direkten Flug zwischen Deutschland und Amerika glücklich vollendet hat. Ich hoffe, daß Ihr Aufenthalt in den Vereinigten Staaten ein angenehmer sein wird, und daß die wertvollen Dienste, die Sie mit der Ueberführung des Luftschiffes geleistet haben, Sie Ihr ganzes Leben lang mit Stolz und Genugtuung erfüllen werden.“

New-York, 15. Oktober. (W. T. B. Durch Funkspruch.)

Wie aus Washington gemeldet wird, war die erste offizielle Persönlichkeit, die Eckener beglückwünschte, Präsident Coolidge selbst. Er gab den Befehl zur Landung des „Z. R. 3“ einige Minuten später. In anderen Regierungskreisen, besonders bei der Marine, ist die Begeisterung groß und die Teilnahme offensichtlich. Die Landung erfolgte glatt.

Unsere Gratis-Extrablätter.

Seit dem Aufstieg des „Z. R. 3“ in Friedrichshafen, also seit Sonntag früh, haben wir sechs Gratis-Extrablätter herausgegeben, um die Berliner Bevölkerung über die einzelnen Etappen der glänzenden Fahrt zu unterrichten. Diese Extrablätter haben wir in einer Gesamtzahl von

nahezu 2 Millionen Exemplaren

in den Straßen Groß-Berlins verteilen lassen.