

Berliner Tageblatt



Nr. 471

Chefredakteur Theodor Wolff in Berlin.

und Handels-Zeitung

Montag, 6. Oktober 1930

Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin

Das Drama von Beauvais.

Die Ursache der englischen Luftschiff-Katastrophe noch nicht geklärt.

47 Tote, 7 Gerettete.

LONDON, 6. Oktober. Die britische Luftfahrt ist von der schwersten Katastrophe betroffen worden, die sich in der Luftfahrt aller Länder bisher ereignet hat. Das Luftschiff „R 101“, das am Sonnabend abend 7 Uhr 37 Minuten seinen Heimathafen Cardington verlassen hatte, um nach Indien zu fliegen, ist am Sonntag morgen um 2 Uhr 30 Minuten südlich von Beauvais in Nordfrankreich abgestürzt und durch

Explosion vollkommen vernichtet worden. Von den 54 Personen, die sich an Bord befanden, sind nur sieben, ein Offizier und sechs Mann der Besatzung, gerettet worden. Unter den Todesopfern befinden sich als Passagiere der englische Luftfahrtminister Lord Thomson, der Vizefluchtmarshall Sir Sefton Brancker, der australische Geschwaderführer Palstra und der Vertreter des Staatssekretärs für Indien, Geschwaderführer O'Neill.

Kir. In einem Obstgarten, wenige Kilometer von dem französischen Städtchen Beauvais entfernt, liegt eine Masse verbogener, geschwärtzter Metallstücke. Das grösste Luftschiff der Erde „R. 101“, der Stolz der englischen Luftschiffahrt, ist einer in ihren Ursachen noch nicht geklärten furchtbaren Katastrophe zum Opfer gefallen. Ein unglückseliger Zufall muss die Explosion des Luftschiffes herbeigeführt haben, denn aus den Funksprüchen, die noch kurze Zeit zuvor von den drahtlosen Stationen in Paris und London aufgenommen wurden, war mit keinem Wort etwas darüber zu lesen, dass die Leitung über das Schicksal des Schiffes irgendwie beunruhigt sei, im Gegenteil, der letzte Funkspruch sagte sogar, dass sich die Passagiere in bester Stimmung zur Ruhe gelegt hätten. Eine halbe Stunde später war das Schiff explodiert und der Schlaf, den die Passagiere in froher Laune gesucht hatten, ist ihnen zum Schlaf des Todes geworden. Nahezu 50 Menschen, unter ihnen die Führer der englischen Luftfahrt und drei der hervorragendsten Luftpioniere des Inselreiches, Lord Thomson, Sir Brancker und Major Scott, wurden ein Opfer des furchtbaren Unglücks.

Mit England beklagt die ganze Welt das so tragische Ende eines Unternehmens, das mit schlichter Feierlichkeit und ohne aufdringliche Propaganda vorbereitet und das vom ganzen englischen Volke mit Stolz und hoher Hoff-

nung begleitet worden war. Gerade das deutsche Volk, das an der Weiterentwicklung der Luftschiffahrt seit den umwälzenden Erfindungen des Grafen Zeppelin regste Anteilnahme und grösstes Interesse hat, teilt tief und aufrichtig die Trauer des englischen Volkes um den Verlust seines Schiffes, und der hervorragenden Männer, die um einer grossen und kühnen Idee willen ihr Leben mutig aufs Spiel gesetzt haben. Unser Mitgefühl ist um so inniger, als gerade auch die Pionierarbeit Deutschlands um die friedliche Eroberung der Luft schon viele schmerzliche Opfer gefordert hat. Wir erinnern uns gerade jetzt mit starker Bewegung der Stunden, als wir um das Schicksal des „Graf Zeppelin“ bangten, bis zu jener befreienden Minute, als uns der Draht meldete, dass das Luftschiff mit Hilfe französischer Soldaten in Südfrankreich in höchster Not unbeschädigt den sicheren Boden erreichen konnte. Und zur gleichen Stunde, wo wir schauernd die Einzelheiten über den Hergang der Katastrophe vernahmen, erreichte uns die Botschaft vom Absturz des deutschen Verkehrsflugzeuges Berlin-Wien; auch hier liegen acht Tote zerschmettert zwischen den Trümmern. In diesem ewigen Kampf der Menschheit mit der Allgewalt der Natur einigt uns über die Grenzen aller Länder hinweg das tiefe und starke Gefühl der Schicksalsverbundenheit, das jetzt auch das deutsche Volk an der Bahre der Toten von Beauvais erfüllt. (Ausführliche Berichte auf Seite 2.)

Ganz England trauert.

(Telegramm unseres Korrespondenten)

LONDON, 6. Oktober. Die furchtbare Katastrophe des „R 101“ hat England mit der ganzen Gewalt eines unerwarteten, vernichtenden Schläges getroffen und nach dem ersten Entsetzen in tiefste Trauer versetzt. Wer hätte gedacht, dass die so zuversichtlich und mit so grossen Hoffnungen unternommene Fahrt zur letzten, zur Todesfahrt werden würde; so glatt war der Aufstieg des Luftschiffes in Cardington, so erfolgreich der Flug des Schwesterschiffes nach Kanada gewesen. Der Eindruck der Nachricht war überall ungeheuer. Menschengruppen sammelten sich auf den Strassen, um die grauenvolle Botschaft zu besprechen. Man sah Männer und Frauen, die ihren Tränen freien Lauf liessen. Ein in dem reservierten England ungewohnter Anblick.

Im doppeltem Sinne wird die Katastrophe als ein nationales Unglück empfunden. Das grösste Luftschiff Englands, das für das Land bahnbrechend in der Eröffnung des englischen Luftschiffverkehrs mit den überseeischen Gebieten sein sollte, ist zerstört. Mit ihm haben fast alle Pioniere, die in England für die Entwicklung der Luftschiffahrt gewirkt hatten, ihr Leben gelassen: Lord Thomson, der Luftminister, Sir Sefton Brancker, der Direktor der Abteilung für privaten Flugverkehr im Luftministerium, Major G. H. Scott, der Führer der beiden Luftschiffe „R. 100“ und „R. 101“, Oberstleutnant Richmond, der Erbauer des zerstörten Luftschiffes, und viele andere. Mit der englischen Nation trauert die ganze Welt. Deutschland, das schon so viel Leid im Kampfe um die Eroberung der Luft mit seinem Zeppelin-Luftschiff erfahren hat, kann den Schmerz, der jetzt das englische Volk erfasst hat, am besten mitfühlen. War doch das eigens für den Flug nach den Tropen erbaute englische Luftschiff ein Versuch, an dessen Gelingen den Fluginteressenten aller Länder in friedlichem und freundschaftlichem Weltstreit gelegen war.

Die Ursache des Unglücks ist noch ein Rätsel. Aus den recht verwirren Aussagen der wenigen Ueberlebenden ist zu entnehmen, dass die Mannschaft und auch der Führer noch unmittelbar vor der Katastrophe sich der drohenden Gefahr kaum bewusst waren. Und doch scheinen schon jetzt gewisse Anhaltspunkte erkennbar zu sein, die möglicherweise zur Aufklärung des Unglücks beitragen können. Man wird sich erinnern, dass der „R 101“ schon nach seinem ersten Probeflug grosse Besorgnisse in bezug auf seine Flugeigenschaften erregt hat. Sein Bau hat wesentlich längere Zeit in Anspruch genommen, als ursprünglich vorgesehen gewesen war. Immer neue Änderungen und Experimente mussten an ihm ausgeführt werden. Man hatte sich schliesslich dazu entschlossen, den ganzen Ballonkörper zu verlängern. Trotzdem konnten die grossen Bedenken, die in bezug auf seine Tragfähigkeit herrschten, nicht restlos beseitigt werden. Alles Lieb bei dem Bau darauf hinaus, die Sicherheit des Schiffes noch mehr zu erhöhen, als es beim „R 100“ der Fall gewesen ist. Diese Sicherheitssteigerung ist aber offenbar durch andere Nachteile erkauft worden. Denn zur Benutzung von schwer entzündbarem Rohöl mussten Dieselmotoren verwendet werden, die bedeutend schwerer als die Maschinen des „R. 100“ oder übrigens auch des „Graf Zeppelin“ sind. Es heisst, dass diese Nachteile sich mit anderen zusammen bereits vor einigen Monaten bei dem letzten grossen Probeflug des Luftschiffes bei den militärischen Flugvorführungen in Hendon gezeigt hatten. Damals fand auch die Mannschaft heraus, dass die kleinen Gaszellen sich an der äusseren Ballonhülle gerieben hatten, wodurch Löcher entstanden sind, die das Gas entweichen liessen und gleichzeitig die Gefahr der Selbstentzündung durch Reibung ausserordentlich steigerten. Dieselben Momente könnten unter Umständen die Katastrophe herbeigeführt haben, zumal, wie es sich herausstellt, im

Verkehrs-Flugzeug abgestürzt.

Sechs Passagiere, Pilot und Funker getötet.

(Telegramm unseres Korrespondenten)

DRESDEN, 6. Oktober. Heute vormittag 9 Uhr 8 Minuten verunglückte auf einem Reichwehrrheissstand bei Dresden-Hellerau, dicht in der Nähe des Dresdener Flughafenens, das Verkehrsflugzeug „D 1930“ der Lufthansa, das die Strecke Berlin-Prag-Wien befliegt. Das Flugzeug stürzte bei dem Landungsversuch mit der Spitze in den Erdboden und wurde vollständig zertrümmert. Dabei sind sämtliche Insassen, der Pilot, ein Monteur und sechs Passagiere getötet worden. Unter den Fluggästen befanden sich zwei Damen. Eine Reichwehrtruppe, die an der Stelle mit Schiessübungen beschäftigt war, hatte den unsicheren Kurs des Flugzeuges bereits beobachtet und vorsorglich die Dresdener Feuerwehr, Aerzte und Sanitätspersonal alarmiert. Es konnte aber keiner der Insassen mehr gerettet werden.

Die Direktion der Lufthansa teilt über, das Flugzeugunglück folgendes mit: An Bord der Maschine befanden sich der Pilot, der Bordmonteur und sechs Passagiere. Sieben Personen waren sofort tot, die achte ist auf dem Transport ins Krankenhaus ihren Verletzungen erlegen. Es handelt sich bei der Maschine

um eine Messerschmidt M. 20, die für 15 Personen zugelassen ist. Dieser Typ ist bei der Deutschen Lufthansa seit langem in Dienst. Ueber die Ursache lässt sich im Augenblick noch nichts sagen.

Bei dem Unglück haben auch mehrere Berliner den Tod gefunden. Die Namen der tödlich verunglückten Passagiere sind:

- Fraülein Blümel (Berlin-Friedenau).
- Ingenieur Foeldes (Wien).
- Dr. Kühnelt, Vorsitzender des österreichischen Journalistenverbandes.
- Knittel, Angestellter der Lufthansa.
- Frau Graefe, die Gattin des Flugleiters der Lufthansa in Sofia.
- Mr. Blackwell aus Hongkong.
- Flugkapitän Erich Pust aus Berlin-Johannisthal.
- Funker Hermann Lauge (Jena).

Ueber die Ursache des Unglücks ist im Augenblick noch nichts bekannt. Eine Untersuchungskommission, die sich aus Flugleitern und Ingenieuren der Lufthansa und der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt zusammensetzt, hat sich im Laufe des Vormittags im Flugzeug nach Dresden begeben und ist gegen Mittag dort eingetroffen.

Vertical text on the left margin: Prof. Code, etc.