Zeppeline - verschwundene Riesen der Lüfte

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **61 (1967)**

Heft 6

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Schweizerische Gehörlosen-Zeitung

Herausgegeben vom Schweizerischen Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe (SVTG) für die deutsch-, italienisch- und romanischsprachige Schweiz
Offizielles Organ des Schweizerischen Gehörlosenbundes (SGB)

61. Jahrgang
Nr. 6
15. März

Ev. Beilage

Zeppeline — verschwundene Riesen der Lüfte

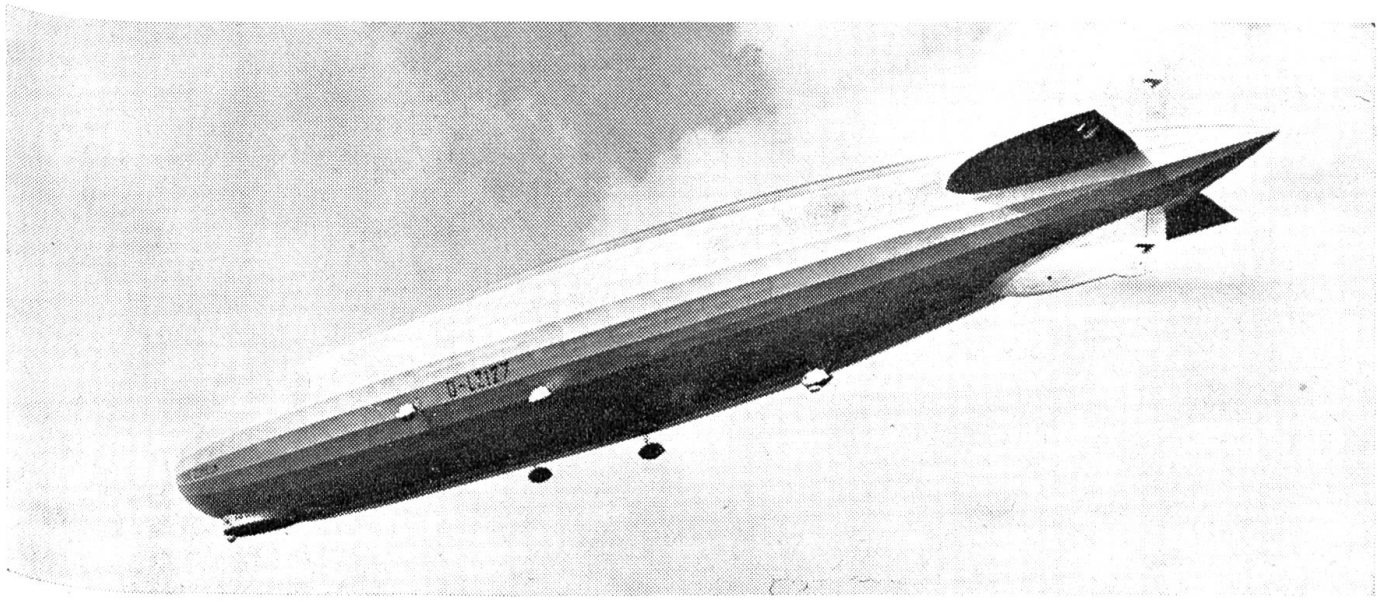
Vor 50 Jahren, am 8. März 1917, starb in Berlin der Erbauer des ersten großen lenkbaren Luftschiffes, Graf Ferdinand von Zeppelin. Das erste Luftschiff hatte die Form einer Zigarre. Der Start erfolgte in Manzell bei Friedrichshafen am Bodensee. Das Innere enthielt Zellen, die mit Gas gefüllt waren, wie kleine Ballone. Auf der Unterseite hingen zwei Gondeln mit den Motoren, den Propellern und den Steuereinrichtungen. Das war am 2. Juli 1900. — Die Fahrt verlief nicht besonders gut. Darum baute Zeppelin ein zweites, besseres Luftschiff. Es mußte aber wegen eines Sturmes notlanden und wurde am Boden zerstört.

Die zwölfstündige Schweizer Fahrt

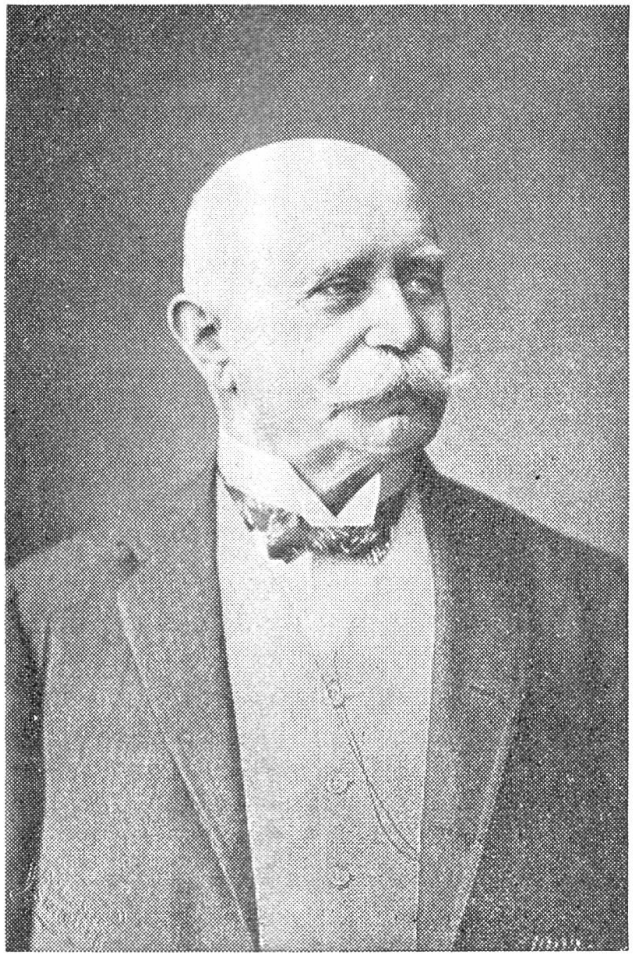
LZ-IV — Zeppelin-Luftschiff IV — machte am 1. Juli 1908 eine Fahrt von Friedrichshafen über Schaffhausen, Luzern, Zürich, St. Gallen und zurück nach Friedrichshafen. Dieser Flug dauerte zwölf Stunden. — Am 4. August unternahm es einen 24-Stunden-Flug, der es über Basel, Straßburg bis Mainz führte. Auf dem Rückflug mußte LZ-IV wegen einer Motorpanne bei Stuttgart landen. Wenige Stunden später riß ein Gewittersturm das Luftschiff los, und es verbrannte. Doch Graf Zeppelin verlor den Mut nicht. Das deutsche Volk sammelte Geld, damit er ein neues Luftschiff bauen konnte. Die Sammlung ergab sechs Millionen Mark. Mit dem neuen LZ-V wurden 1909 Flüge nach Frankreich, München und Berlin durchgeführt. Bis zum Kriegsausbruch 1914 flogen total 31 000 Personen einmal mit einem Zeppelin.

Der Zeppelin als Kriegswaffe

Während des Krieges 1914/18 wurden 88 Zeppeline gebaut. Sie sollten über feind-



Auf der Unterseite sehen wir beidseits je zwei Motorengondeln, vorn ist die Führergondel mit den vielen Steuerinstrumenten. Die Räume für die Mannschaft und die Passagiere sind nicht sichtbar. Sie befinden sich ebenfalls auf der Unterseite, aber im Innern des Luftschiffes.



Graf Ferdinand von Zeppelin

liches Land fliegen und Bomben abwerfen. Aber diese Riesen der Lüfte waren ein zu großes und günstiges Ziel für die Abwehrgeschütze auf dem Boden und für die Flieger. 37 Zeppeline wurden abgeschossen, und ungefähr gleichviele wurden durch Naturgewalten — Gewitterstürme — zerstört.

Im Herbst 1917 führte LZ-59 einen Flug von Sofia (Bulgarien) nach Khartum im Sudan durch. Es legte die 7000 km lange Strecke in 96 Flugstunden zurück.

Ein Zeppelin fliegt rund um die Welt

Nach dem Krieg wurden neue Zeppeline gebaut. Sie sollten dem friedlichen Luftverkehr dienen. Das berühmteste Luftschiff war LZ-127. Es machte ungezählte Flüge über ganz Europa, in die Arktis am Nordpol, nach Ägypten sowie nach Nord- und Südamerika. Es beförderte total 13 000 begeisterte Passagiere. Und es gab nie einen Unfall.

Am 8. August 1929 startete es zu einem Flug rund um die Welt. Der Flug wurde in vier Etappen (= Teilziele) durchgeführt. LZ-127 flog von Friedrichshafen über Berlin, Moskau und Sibirien nach Tokio, von dort über das Meer nach Los Angeles in Kalifornien. Dann überquerte es Nordamerika und landete in New York. Der Rückflug über den Atlantischen Ozean gelang ebenfalls gut, und am 29. August landete es mit den 29 Mann Besatzung und 14 Passagieren in Friedrichshafen. Seit 1931 machte LZ-127 fahrplanmäßige Flüge nach Südamerika. Das war der Anfang des transozeanischen Passagier-Luftverkehrs. Unser Bild auf Seite 81 zeigt LZ-127 im Fluge.

LZ-129 war der letzte Zeppelin

1936 wurde LZ-129 in Dienst gestellt. Es war 147,2 m lang und hatte einen Durchmesser von 41 m. Der Inhalt aller Gaszellen im Innern betrug 200 000 Kubikmeter. Das Luftschiff wurde von vier Motoren angetrieben und erreichte eine Reisegeschwindigkeit von 125 Stundenkilometern. Die kürzeste Reisezeit mit einem Zeppelin zwischen Europa und New York betrug 62 Flugstunden. Für den Rückflug benötigte LZ-129 nur 45 Stunden. Unsere modernen Düsen-Flugzeuge brauchen nur 8 bis 9 Stunden für die gleiche Strecke. Der Zeppelin war also ein langsamer Vogel. Dafür hatte LZ-129 Schlafkabinen, einen Speisesaal, einen Rauch- und Musiksalon, ein Promenadendeck mit großen Aussichtsfenstern usw., wie ein Luxusschiff auf dem Meere.

Als LZ-129 am 6. Mai 1937 in New York zur Landung niederging, brach ein Feuer aus. Von den 96 Personen, welche diesen Flug mitmachten, wurden 35 Personen getötet. Unter den Toten war auch der Kommandant des Zeppelins. — Zu dieser Zeit war schon ein weiteres Zeppelin-Luftschiff fertigerstellt. Die Gaszellen sollten mit dem nichtbrennbaren Naturgas Helium gefüllt werden, das man nur in den USA kaufen konnte. Doch die Amerikaner wollten es nicht liefern. So blieb der letzte Zeppelin unbenützt in der riesigen Halle in Fried-

richshafen. Er war ein Museumsstück geworden. Und mit der Zeppelin-Luftschifffahrt war es für immer vorbei.
Unseren jungen Lesern sind die Zeppeline unbekannt geblieben. Aber die Älteren unter uns werden sich wahrscheinlich noch an diese Riesen der Lüfte erinnern, wie der Redaktor. Er war ein kleiner Bub, als zum ersten Mal ein Zeppelin in geringer Höhe über sein Heimatdorf flog.
Alle Leute liefen auf die Straße, um den Zeppelin zu bestaunen.

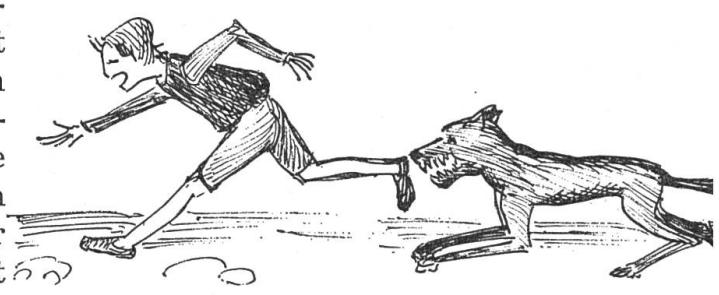
(Nach einem Bericht in den «TN» bearbeitet und ergänzt von Ro.)

Ein Feind nähert sich unsern Landesgrenzen

Was ist das für ein Feind? — Es ist die **Tollwut,** eine gefährliche Tierseuche, an der auch Menschen erkranken können. Sie hat sich im benachbarten deutschen Gebiet ausgebreitet. Sie nähert sich immer mehr unsern nördlichen Landesgrenzen. Besonders groß ist die Gefahr für die Kantone Schaffhausen und Thurgau. Man versucht dort schon seit vielen Monaten, diese Seuche abzuwehren. Aber die Tollwut ist ein unsichtbarer Feind. Man merkt erst, daß er im Lande ist, wenn Tiere erkranken. Im Kanton Schaffhausen hat man deshalb letztes Jahr ein giftiges Gas in Fuchs- und Dachshöhlen geleitet. Ihre Bewohner mußten durch Gastod sterben. Auch wurden viele Füchse und Dachse durch Abschüsse getötet.
Manche Leute sind böse geworden über diese grausame Töterei. Sie konnten die harten Befehle der schaffhausischen Behörden nicht verstehen. Nur wenige Menschen wissen eben, daß die Tollwut durch freilebende Tiere verbreitet wird, und daß tollwutkranke Tiere furchtbar leiden müssen.

Tollwutkranke Tiere kann kein Tierarzt heilen

Die Tollwut ist eine Infektionskrankheit. (Menschliche Infektionskrankheiten sind z. B. die Grippe, die Masern, die Tuberkulose, der Typhus usw.). Sie verbreitet sich immer durch Bisse von erkrankten Hunden, Füchsen, Katzen usw. Beim Beißen dringen die Krankheitserreger in die Blutbahn der gebissenen Tiere. Sie werden ebenfalls krank. Die Krankheitserreger wandern mit dem Blut in das Gehirn. Dort vernichten, zerstören sie Hirnzellen. An Tollwut erkrankte Tiere werden schon nach wenigen Stunden aufgeregt. Sie werden wild und bissig. Sie beißen andere Tiere und auch Menschen. Am dritten Tag nach der Erkrankung gibt es Halskrämpfe. Die erkrankten Tiere können nicht mehr schlucken und kaum mehr atmen. Kein Tierarzt kann da helfen und heilen. Die Krankheit endet immer mit dem Tod. — Früher nannte man die Tollwut auch Hundswut, weil meistens Hunde von ihr befallen wurden.—

Louis Pasteur (1822—1895) fand einen Impfstoff gegen die Tollwut

Am Ende des 19. Jahrhunderts war die Tollwut in Frankreich besonders stark verbreitet. Viele Menschen wurden von tollwütigen Hunden gebissen und mußten nach 3 bis 4 Wochen qualvollen Leidens sterben. — Zu jener Zeit lebte in Paris ein damals noch wenig bekannter Chemiker: Louis Pasteur. Er hatte schon viele Menschen an Tollwut sterben gesehen. Pasteur wollte ein Mittel gegen diese furchtbare Krankheit finden. Er hatte entdeckt, daß die Tollwut durch winzige kleine Bazillen entsteht. Man mußte also diese Bazillen zerstören, abtöten können.