

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 4 (1900-1901)
Heft: 1

Artikel: Der erste Aufflug des Zeppelin'schen Luftschiffs
Autor: Holthof, Ludwig
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-661201>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.01.2026

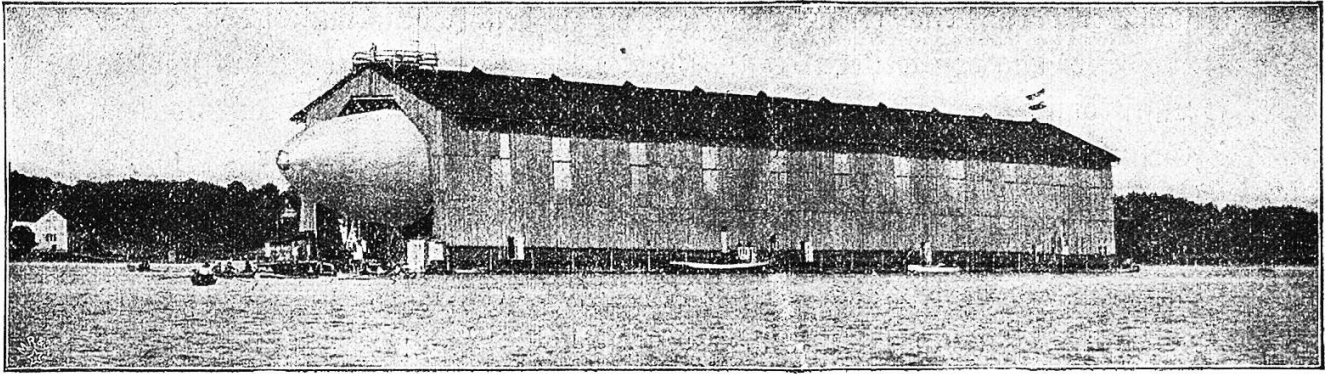
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

und mit einer schönen Biographie versehen worden, die uns in schlichten Offenbarungen die Tragödie eines schweizerischen Dichters enthüllt, der zu Helvetias besten Söhnen zählt und dem die Heimat ihren Zoll noch schuldet. Die meisten seiner Werke verraten eine überaus klare Durchbildung des Themas, was immer auf innigster Teilnahme des Dichters an seinem Stoff und seinen Gestalten schließen läßt. Ebenso kräftig erfaßt er die sittlichen Probleme und löst sie energisch und konsequent. Zu den jammervollen Irrungen und Wirrungen, wie sie sich im Sonderbundskrieg dokumentierten, kehrt Frey immer wieder zurück. Ein Beweis, wie sehr ihm das Heil unseres Volkes am Herzen lag. Vor allem beschäftigten ihn dabei die echt menschlichen Konflikte. Die Tragik der Charakterschwäche hat kaum einer mit so einfachen Mitteln und zugleich so erschütternd dargestellt wie Frey in der „Dorfehe“. Wer die tiefgehende Erzählung „Kindersegen“ im ersten Band, die wir heute wiedergeben, in sich aufgenommen hat, wird auch zur „Waise von Holligen“ im letzten Band greifen. Geschieht das in recht vielen schweizerischen Familien, dann hat Frey nicht umsonst gedarbt und gelitten. Denn was der Idealist mit poetischen Mitteln aus den Tiefen unseres Volkes, aus Sage und Geschichte, aus Krieg und Frieden geschöpft hat, ist eine geistige Erbschaft, die sich, obschon ganz anders, freier, milder, aber auch künstlerischer, geartet, nur neben diejenige Jeremias Gotthelfs stellen läßt.

Der erste Ausflug des Zeppelin'schen Luftschiffs.

Der 2. Juli dieses Jahres wird in der Geschichte der Luftschiffahrt ein denkwürdiger Tag bleiben; an ihm vollzog sich der erste Ausflug des von dem württembergischen Reitergeneral Grafen von Zeppelin konstruierten Luftschiffes von der bei Manzell in der Nähe von Friedrichshafen im Bodensee verankerten Montierungshalle aus. Sind bei dieser Gelegenheit auch nicht alle von den Förderern und Freunden des Unternehmens gehegten Erwartungen erfüllt worden, so ist es doch zu interessanten und nach mancher Richtung hin nicht unwesentlichen Ergebnissen gekommen.

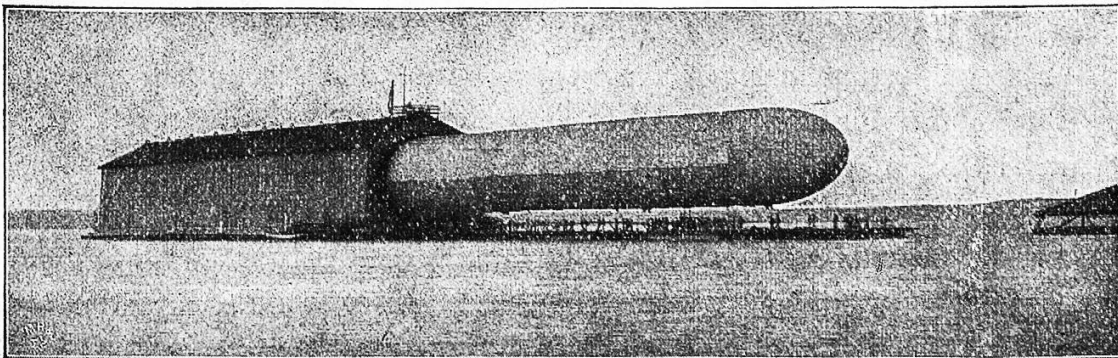
Große Enttäuschungen hatten die vorhergehenden Tage gebracht. Der erste Aufstieg war offiziell bereits auf den 30. Juni angesetzt worden und es hatte sich infolgedessen eine wahre Völkerwanderung nach dem reizend am nördlichen Seegestade gelegenen, aber auf eine Massenbeherbergung nicht wohl eingerichteten Friedrichshafen ergossen; Kopf an Kopf gedrängt hatten sich Tausende und Abertausende von Neugierigen am Ufer bis Manzell hingelagert, auf dem See war eine stattliche Dampferflottille aufgefahren und Fahrzeuge aller Art, vom primitivsten Fischerboot bis zum neuesten und elegantesten Motor, schwärmten auf der Wasserfläche umher. Allein alle diese Veranstaltungen waren vergeblich getroffen; der Ballon konnte nicht aufsteigen, weil es nicht gelungen war, die Füllung fertigzustellen. Auch am folgenden Tage kam es noch nicht zur Auffahrt, doch wurde, wenn auch erst bei sinkender Nacht, eine interessante Übung



Der Ballon in der Halle.

mit dem auf seinem Floß aus der Halle geschobenen und auf ihm etwa 100 Meter in den See hinausbugfirten Luftschiffe veranstaltet. Selbst am dritten Tage schien es lange noch ungewiß, ob der Aufstieg sich vollziehen werde; die Witterung war so günstig wie möglich, der See spiegelglatt und kaum von dem Anhauche einer leichten Brise bewegt, und die Pendelschnur des Windmessers an dem bei Manzell aufgelassenen Registrierballon hing senkrecht in die Luft herab. Drei Stunden peinlichen und peinlichsten Wartens vergingen. Da endlich — es war inzwischen $\frac{3}{4}$ 8 geworden — bewegte das Floß mit dem Ballon sich langsam, aber sicher aus der Halle heraus, um, von der Dampfbarkasse „Buchhorn“ geschleppt, vor dieser in der Richtung der kaum merkbar von Nordost bewegten Luft Stellung zu nehmen.

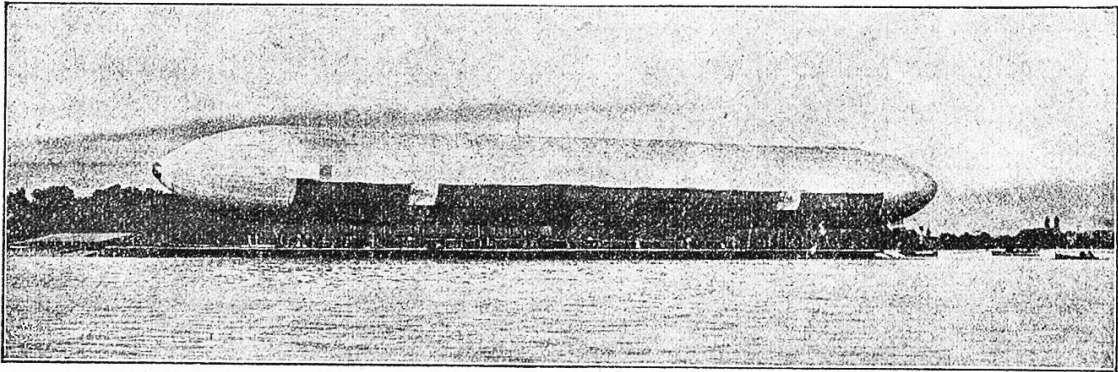
Um 8 Uhr begann die erste Hebung, der Ballon stieg meterweise empor, bis 8 Uhr 3 Minuten die letzten Stricke losgelassen waren und das Fahrzeug frei den Aufflug zum Aether nahm. In der vorderen Gondel hatte Graf Zeppelin mit einem Amateur — Herrn von Bassus aus München — und einem Ingenieur Platz genommen, in der hinteren saßen der Afrikareisende Eugen Wolff und ein Maschinist. Rasch war das Laufgewicht reguliert, und der Ballon erhob sich vollkommen wagrecht bis zu einer Höhe von ungefähr 200 Metern. In elegantem Anlauf



Der Ballon verläßt die Halle.

suchte er darauf eine etwas flache Kurve zu beschreiben, muß jedoch, dabei eine Steigung von weiteren 50 Metern nehmend, in eine erheblich stärkere Luftströmung geraten sein, denn er vollendete — ob freilich aus diesem Grunde, ist fraglich, da andererseits versichert wird, infolge der Verschlingung der Zugleine des Laufgewichts mit einer der Leinen der Seitensteuerung habe letztere versagt — die Bewegung nicht, sondern ließ sich mit dem Winde bis nach der zwischen Friedrichshafen und Meersburg gelegenen Ortschaft Immenstaad treiben und nahm vor dieser um 8 Uhr 20 Minuten den Abstieg auf das Wasser. Die zuletzt erreichte Höhe hat 400 Meter betragen, der zurückgelegte Weg gegen 6 Kilometer und die mit dem Winde erzielte Geschwindigkeit 8 Meter in der Sekunde.

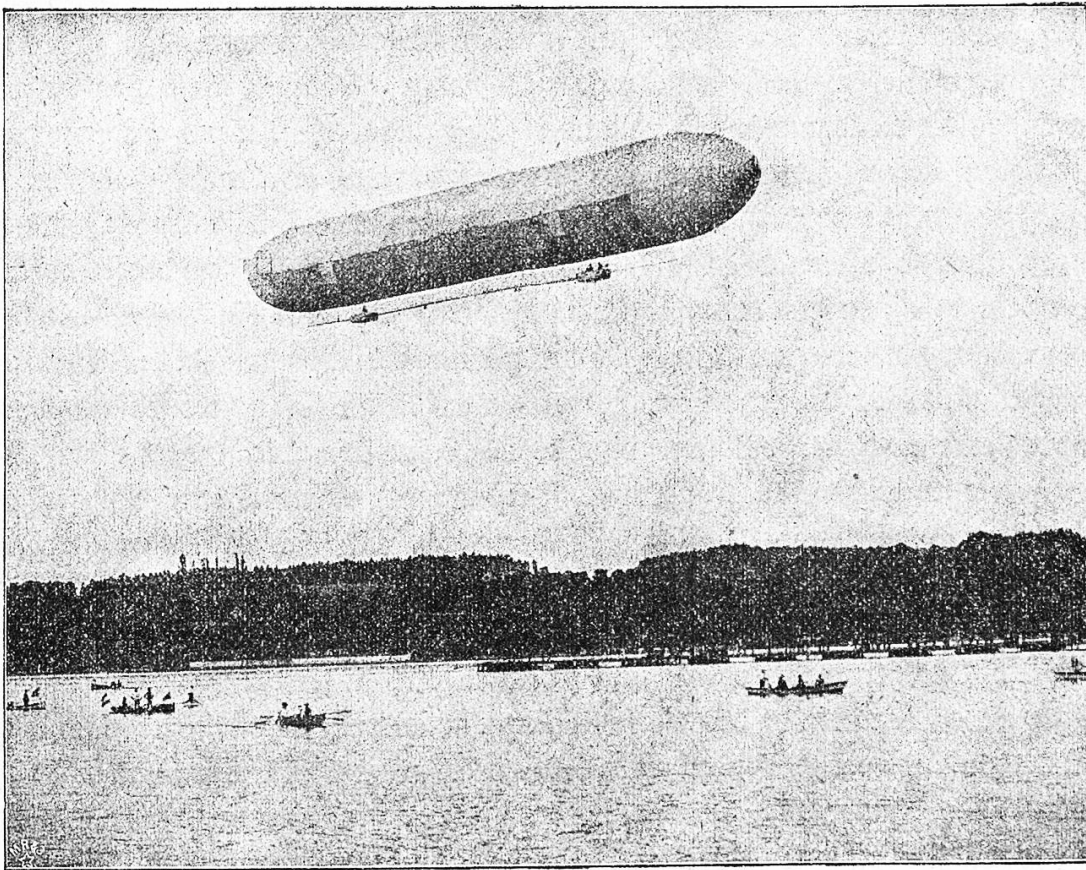
Das bemerkenswerteste der bei der Fahrt erzielten Ergebnisse besteht darin, daß Auf- und Abstieg des Fahrzeugs sich tadellos vollzogen. Das Ballonungetüm, das sich seiner äußeren Gestalt nach übrigens am



Der Ballon wird auf das Floß geschleppt.

besten mit einem in das Riesenhafte gesteigerten und an beiden Enden parabolisch geschlossenen modernen Artilleriegeschloß vergleichen läßt, stand bei dem Abstieg geradezu „wie eine Ente“ auf dem Wasser. Die Lenkbarkeit muß bei den einstweilen getroffenen Vorkehrungen mindestens als unsicher bezeichnet werden. Ungenügend ist jedenfalls die von den Luftschrauben entwickelte Energie, da statt einer berechneten Eigengeschwindigkeit von 10 Metern in der Sekunde nur eine Windgeschwindigkeit von 8 Metern erreicht wurde. In seinen statischen Verhältnissen muß das Zeppelin'sche Luftschiff ohne Frage als musterhaft bezeichnet werden. Auch das Laufgewicht, das an Stelle des ursprünglich auf dem Laufsteg zwischen den Gondeln vorgesehenen Rollwagens getreten ist, hat sich trotz einiger vorgekommenen Störungen im ganzen gut bewährt.

Das Zeppelin'sche Luftfahrzeug gehört zu der Klasse der sogenannten aerostatischen Ballons oder lenkbaren Luftschiffe, die eine vermittelnde Stellung zwischen den rein dynamischen Flugmaschinen und den alten Frei-



Der Ballon während des Fluges.

fliegern einnehmen und in dieser Hinsicht den sog. Ballonflugmaschinen ähneln, das heißt denjenigen Luftfahrzeugen, bei denen die Tragkraft des Wasserstoffs nur dazu dienen soll, den Apparat in der Schwebe zu halten, während Fortbewegung und Richtungsänderung durch Maschinenkraft bewirkt werden. Den ersten bemerkenswerten Versuch mit einem derartigen aerostatischen Ballon machte im Jahre 1855 Henry Giffard, dem 1872 Dupuy de Lôme und Paul Hénin und 1879 Tissandier folgten. Alle diese Versuche blieben ohne nennenswertes Resultat, und erst die französischen Hauptleute Renard und Krebs hatten mit dem von ihnen gebauten Ballon „La France“ bei dem am 9. August 1884 unternommenen Aufzug den Erfolg zu verzeichnen, daß sie nach einer 20 Minuten währenden Fahrt wieder zur Aufsteigestelle zurückkehren konnten, was ihnen bei windstiller Luft mit einer entwickelten Eigengeschwindigkeit von sechs Metern in der Sekunde gelang. Dieser Record ist seither von keinem lenkbaren Ballon geschlagen worden, weder von dem Spitzballon des Wienerers Dr. Wölfert noch von dem in Berlin konstruierten und probierten Aluminiumschiffe des Österreichers Dr. Schwarz.

Ein günstigeres Resultat ist auch von dem Zeppelin'schen Luftschiff am 2. Juli nicht erreicht worden, wenn daran auch manche Zufälligkeiten schuld sein mögen, die vielleicht bei spätern Versuchen zu heben sind.

Man braucht den am 2. Juli erzielten Ergebnissen nicht allzu skeptisch gegenüberzustehen, doch muß man sich ihnen gegenüber auch vor einem gewissen Optimismus hüten. Man vergesse nicht, daß, wenn Änderungen bezüglich der Maschinen und des Steuerapparates erforderlich sind, diese aller Wahrscheinlichkeit nach eine Vermehrung des Eigengewichts des Ballons bedingen und eine Änderung in seinen statischen Verhältnissen herbeiführen werden, also eine Änderung in dem, was bis jetzt als sein Bestes geltend gemacht werden konnte. Bezüglich der Motoren dürfte am ehesten Abhilfe möglich sein, da die jetzt vorhandenen, man könnte in unsrer raschlebigen Zeit einathe sagen: veraltet, d. h. von solchen überholt sind, die bei geringerem Gewicht eine größere Kraftleistung entfalten. Sollte das jetzige Steuerungssystem als bewährt zu betrachten sein, so ist jedenfalls doch eine gründliche Änderung des jetzt vorhandenen Apparates nicht zu vermeiden. Ein Steuerapparat muß mehr als alles andre dem Gebiete des Zufälligen entrückt werden; sind bei ihm Leinen erforderlich, so dürfen diese weder der Gefahr des Verschlingens mit andern, noch der des Reißens ausgesetzt sein. Ein Steuerapparat, der nicht prompt und unter allen Umständen der Hand des Steuermanns gehorcht, ist schlimmer als gar keiner.

Wie aber alle künftigen Neugestaltungen und Verbesserungen auch ausfallen mögen, so bleibt eines sicher: Eine Massenbeförderung wird sich mit einem nach Art des Zeppelin'schen gebauten Luftschiffe niemals erreichen lassen, dagegen mag es nützliche Verwendung zu militärischen Zwecken und möglicherweise auch zu denen nicht allzu ausgedehnter Forschungsfahrten finden. Eine bedenkliche Schattenseite bildet nicht nur den erreichten, sondern wohl auch allen vernünftigerweise in Aussicht zu nehmenden Resultaten gegenüber die Kostspieligkeit des Apparates; soll in dieser Hinsicht auch die in dem jetzigen Unternehmen investierte Summe von 1 Million Mark nicht als maßgebend angesehen werden, so erregt doch die Tatsache, daß allein für die Gasfüllung bei der Probefahrt am 2. Juli die Summe von nahezu 10,000 Mark verausgabt werden mußte, nicht leicht zu beschwichtigende Bedenken.

Dr. Ludwig Holthof.

Trost im Alter.

Die uns liebten, nahm die Zeit hinweg;
Doch ein göttlich Recht ist uns geblieben:
Seht, schon führt sie über'n goldnen Steg
Nenne Menschen, die wir dürfen lieben.

V.